TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



NA NOWEJ GRANICY POLSKO-WĘGIERSKIEJ: POWITANIE PIERWSZEGO PATROLU WĘGIERSKIEGO PRZEZ LUDNOŚĆ WSI KLIMIEC

1939
MARZEC

3

Cena 50 gr.

TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa | Marzec 1939 | Nr. 3 Rok 4 (XV)

Komitet Redakcyjny
Przewodniczący: Józef Michalikowski
Członkowie: Henryk Giełdziński, Stanisław Misiakowski, Stanisław Reszczyński i Adam Tuszyński

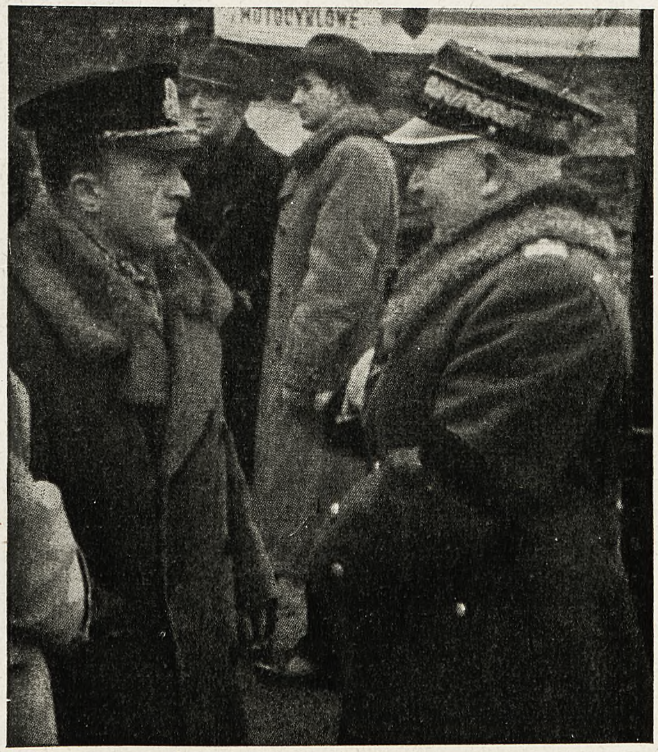
Na marginesie II-go Turystycznego Raidu Zimowego P. T. K.

Motoryzacja... Nie będę powtarzał znanych cyfr porównawczych; wozów mamy znacznie mniej, niż nasi sąsiedzi, jednak rozwój motoryzacji, to nie tylko ilość wozów, ale i przede wszystkim sprawność kierowców i ich zdolność wykorzystania maszyny do ostatniego tchu, aby osiągnąć zamierzony cel.

W raidzie zimowym startowały 44 maszyny: nie dotrwał do końca jedyny kierowca zagraniczny, sympatyczny wiedeńczyk Dr. Wessely, popularny „demon szybkości"; pozostali zawodnicy, niektórzy poza konkursem, jednak do Zakopanego dojechali, gdyż takie było ich zadanie sportowe i taki sobie cel przy starcie postawili.

Regulamin ujął cel raidu jako: „przysposobienie kierowców i maszyn do jazdy turystycznej w zimowych warunkach atmosferycznych i drogowych". Nic dziwnego, że takie założenie Raidu najprzychylniej ustosunkowało doń czynniki wojskowe. To też Dowódca Broni Pancernych zgodził się wejść do Komitetu Honorowego Raidu i z jego ramienia przewodnictwo Komitetu organizacyjnego objął płk. Wyrwiński Eugeniusz.

Dowództwo Broni Pancernych zgodziło się również na udział w tym Raidzie maszyn wojskowych — Polski Fiat 518, w ilości 15 wozów. Wozy te, mające zasadniczo przeznaczenie czysto wojskowe, po raz pierwszy brały udział w imprezie sportowej. Dzięki hartowi sportowemu pp. kierowców wojskowych, zdały one egzamin sprawności w trudnych warunkach raidu zimowego.



D-ca Broni Pancernych — Gen. Stanisław Kozicki w rozmowie z Komandorem Raidu p. A. J. Wygardem

Organizacja Raidu, dzięki fachowemu, przemyślanemu ujęciu przez płk. Wyrwińskiego i Komandora Raidu p. Aleksandra Wygarda, na całej trasie i próbach była przeprowadzona z imponującą dokładnością, a wszystkie ewentualne przeszkody na trasie były do tego stopnia przewidziane, że już na odprawie zawodników Komandor Raidu wyjaśniał zagadnienia ewentualnych złych warunków atmosferycznych na poszczególnych odcinkach trasy, które mogły wpłynąć na osłabienie wyników.

Na całej trasie od Warszawy do Zakopanego, jak i na próbach szybkości płaskiej i górskiej, wszędzie znać było giętkość organizacji i sprawność techniczną.

Na punktach kontrolnych i na etapach zawodnicy spotykali ułatwienia, które pozwalały im na szybkie likwidowanie niezbędnych czynności kontrolnych

Na I-szym etapie w Kossowie, pp. Starosta i Burmistrz stanęli na wysokości zadania, poświęcając Raidowi wiele wysiłku, dobrej woli i czasu; Krynica — etap II-gi — bez zarzutu; Zakopane zaś zrobiło wszystko co można, aby uświetnić finał Raidu.

Przygotowanie zawodników do raidu świadczyło o całkowitym zrozumieniu przez nich znaczenia tego raidu, a ich fachowo sportowe zachowanie stwierdza wysoki poziom naszych kierowców. Zresztą fakt, zasługujący na gorące podkreślenie, że wszyscy, nawet poza konkursem, dotarli do Zakopanego, sam przez się dostatecznie świadczy o ambicji sportowej zawodników i ich harcie.

Spodziewaliśmy się, że Raid odbędzie się w warunkach zimowych. Tu spotkał nas zawód. Raid, tak jak i FIS, jak to podkreślił p. Minister Aleksander Bobkowski, nie znalazł właściwych warunków zimowych. Na odcinku np. Stryj — Sambor jechaliśmy po ciężkim błocie.

Raid oddał duże korzyści sprawie propagandy motoryzacji, wykazując, że każdy samochód, nawet najmniejszy, jest odpowiednim do pokonywania dużych przestrzeni w tempie raidowym.

Doskonale wybrana trasa zapoznała uczestników Raidu z pięknem okolic podgórskich, zmuszając jednocześnie kierowców do wykazania całej swej sprawności w prowadzeniu maszyny i bystrej orientacji.

Zawodnicy którzy przebyli trasę, wynieśli dużo doświadczenia.

Serdeczne uznanie za trudy poniesione i gorące podziękowanie za pięknie zorganizowaną imprezę należy się od zawodników pp.: Ministrowi Aleksandrowi Bobkowskiemu, Gen. Stanisławowi Kozickiemu, Wiceministrowi Ferdynandowi Świtalskiemu, Płk. Eugeniuszowi Wyrwińskiemu, Komandorowi Raidu i całemu zespołowi organizatorów z Polskiego Touring Klubu.

A. M.

Po Raidzie

Reasumując wyniki II Turystycznego Raidu Zimowego P. T. K. musimy stwierdzić, że był on ze wszechmiar udaną imprezą, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i propagandowym.

Cel i założenie Raidu zostały w całej pełni osiągnięte. Zgromadzenie na starcie 44 maszyn, przezwyciężenie pokutującego w społeczeństwie naszym przekonania, że większe przestrzenie można pokonywać samochodem jedynie w lecie, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych i suchych drogach, można śmiało nazwać dużym sukcesem. Tymbardziej, że oprócz znanych „asów" automobilowych, reprezentujących swe kluby we wszystkich większych imprezach polskich, a nawet i zagranicznych, stanęło na starcie kilku młodych kierowców, którzy osiągnęli doskonałe wyniki.

Ciekawie pomyślany, odbiegający od szablonu regulamin, urozmaicona trasa, umożliwiająca wykazanie zarówno zalet, jak i mankamentów samochodów oraz sprawność i umiejętności kierowców, wreszcie niezwykle obfita ilość pięknych i cennych nagród — wszystkie te elementy musiały zainteresować szerokie rzesze automobilistów.

Szczególnie silny oddźwięk znalazł raid w sferach wojskowych. 15 załóg wojskowych — to ilość dotychczas niespotykana w naszych warunkach. Jest to dowodem, że Wojsko w pełni doceniło znaczenie propagandowe i pedagogiczne imprezy, co było naszym celem i założeniem. Mimo ciężkiej trasy, trudności regulaminowych i dużej konkurencji maszyn sportowych, zawodnicy wojskowi wykazali niezwykły hart, graniczący w wielu wypadkach z samozaparciem i pokonawszy wszystkie trudności stawili się na mecie.

Jeżeli organizacja na trasie stała na najwyższym poziomie, to zawdzięczać to musimy w dużej mierze ogromnej pomocy i życzliwemu ustosunkowaniu się do naszej imprezy zarówno Władz Administracyjnych i Samorządowych, jak i Policji. Na całej trasie zrobiono wszystko w celu jaknajlepszej orientacji i ułatwienia przejazdu wozom raidowym. Zarządy Miejskie, Starostwa, Policja, w miastach przez które raid przejeżdżał okazały pełne zrozumienie dla propagandowego znaczenia imprezy, współpracując z organizatorami, okazując wiele inicjatywy i dobrej woli.

Pozwalamy sobie na tym miejscu złożyć najserdeczniejsze podziękowania tym wszystkim, którzy cenną pomocą, współpracą z nami i zrozumieniem dla naszych wysiłków organizacyjnych, przyczynili się do przeprowadzenia tej ciężkiej imprezy i osiągniętego sukcesu, w szczególności p. Ministrowi Aleksandrowi Bobkowskiemu, Władzom Wojskowym i Administracyjnym i Samorządowym, Policji Państwowej, zaprzyjaźnionym Klubom i przedstawicielom Prasy oraz wszystkim firmom reprezentującym przemysł samochodowy, które przez ufundowanie cennych nagród przyczyniły się do uświetnienia imprezy.

Sekcja Samochodowa
Polskiego Touring Klubu


GDY MARCOWE SŁOŃCE
WALCZY Z ZAWIERUCHĄ
PRACĘ SILNIKA UŁATWIA
GARGOYLE
Mobiloil
VACUUM OIL COMPANY S.A.



Kanał Augustowski zimą Fot. J. Rotsztejn

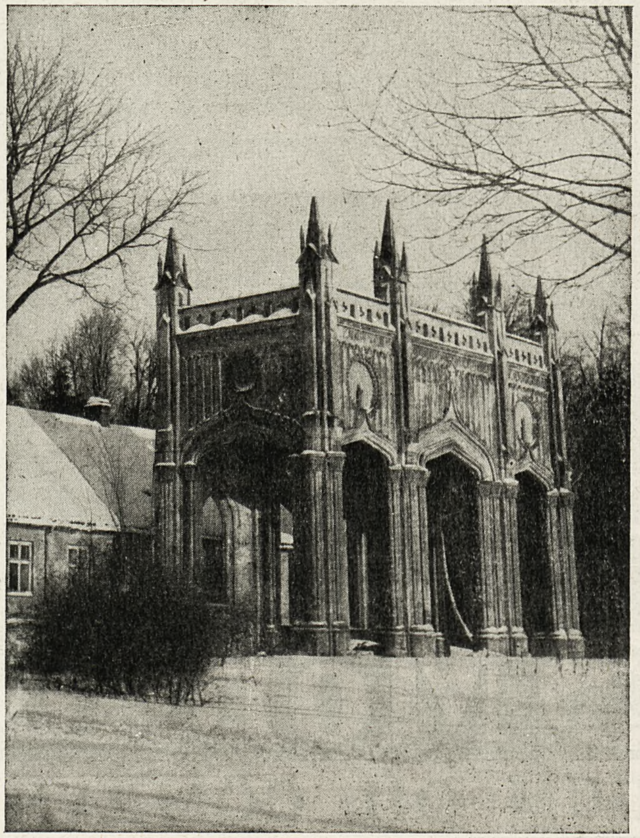
Telesfor Przybylski

Kraj stu jezior, lasów i legend

Jest słońce... Poprzez gałęzie drzew widać rzadkie chmury, przesuwające się stale w jednym kierunku, ale nam się zdaje, że to drzewa płyną w inną stronę... Zdaleka dochodzi brzęczenie pszczół nad łanem tatarki, jeszcze dalej słychać słabe naszczekiwania psów...

Nagle — wędka trzymana w ręku lekko drgnęła — pływak kiwnął się raz, drugi, trzeci i — znikł pod wodą. Moment krótkiej, lecz niezapomnianej emocji i — mocne szarpnięcie wyrzuca nad lustrzaną taflę wody wielkiego, „jak koń" szczupaka.

Oto jest pierwsza przyczyna dla której setki ludzi ciągną od wiosny każdego roku na Suwalszczyznę, na pojezierze Augustowskie, słowem na zachodnią stronę dawnego Wielkiego Księstwa Litewskiego.



Dowspuda: Portal pałacu Paców Fot. J. Rotsztejn

„Ziemio moja rodzinna, Litwo moja święta" — tęsknił do niej Syrokomla...

„Drobną trawą i żółtym piaskiem przytrząśnięta..."

Istotnie. Kraj to jest przeważnie piaszczysty, ale może dlatego bajecznie zdrowy. Ten zakątek Polski, niedoceniany przez całe lata, zarówno jeśli chodzi o jego wartości turystyczne, jak i wypoczynkowe, czy zdrowotne, wegetował zapomniany do roku 1932, kiedy w te właśnie strony wybrała się pierwsza wycieczka dziennikarzy - amatorów wiosła. Przez sześć tygodni wędrowali z miejsca na miejsce, przenosząc kajaki nad śluzami,

czy programami strumieni, z jeziora na stację kolei i z powrotem na następne jezioro, aż wreszcie doszli do przekonania, że po Tatrach w zimie — ten właśnie teren jest najpiękniejszym letniskiem.

Po wartościach zdrowotnych tego kawałka ziemi — to jest trzecia przyczyna coraz większych zjazdów corocznych nad jezioro *Wigry* nad jezioro *Neckie, augustowskie, suwalski* i t. d., bo nikt chyba z największych zwolenników tych stron nie potrafi wszystkich tych jezior wyliczyć z pamięci...

Kraj tysiąca jezior — mówi się krótko i każdy wie, że chodzi o Suwalszczyznę. Niektórzy jeszcze upierają się, że mowa o Mazurach pruskich, gdzie jezior jest również pod dostatkiem...

Kilkadziesiąt wieków temu na tych właśnie ziemiach stopniał, wracający z pod Tatr i Karpat wielki lodowiec skandynawski, który tak zmienił oblicze całej niemal dzisiejszej Polski. Tu stopniał i do dziś dnia można podziwiać obfitość wody, którą po sobie pozostawił...

Ale zostawmy w spokoju szacownego nieboszczyka, który oprócz wody zostawił tu niesłychane ilości głazów. Wróćmy do naszych kajaków.

W tymto właśnie roku 1932 wraz z innymi dziennikarzami bawiłem na owej „mokrej“ wycieczce. Spaleni słońcem na brąz, ciągle półnadzy, nigdy nie zmarznięci, wyciągnęliśmy się wreszcie do kanału augustowskiego i wpłynęliśmy w lasy, okalające oba brzegi. Pewnego dnia zabrakło nam żywności.

Trzeba więc było przybić do jakiejś wsi i tam zaopatrzyć się w ładunek, który rozłożony umiejętnie na wszystkich kajakach nie zatopiłby żadnego, a potrafił wyżywić przez możliwie długi czas, po dwóch tęgich żarłoków rezydujących na każdym kajaku. Wybrałem się ja. Kiedy przyszedłem do wsi zreferowałem sołtysowi po co przychodzę. Z początku popatrzył na mnie nieufnie i zapytał czy mam pieniądze, czy też chcę zadarmo wyżywić tylu ludzi...

— Chcę kupić — oświadczyłem — i to bardzo dużo...

Na widok pieniędzy sołtys pchnął chłopaka na wieś i po kwadransie poczęto mi znosić: chleb, masło, jaja, drób i... kumpie. Są to małe szyneczki o smaku, którego do dziś zapomnieć nie mogę.

Kiedy już był dostatecznie wielki stos tego wszystkiego, czyli według warszawskich cen zapas, kosztujący ze sto złotych — zapytałem sołtysa ile mam zapłacić.

Chłop podrapał się w głowę...

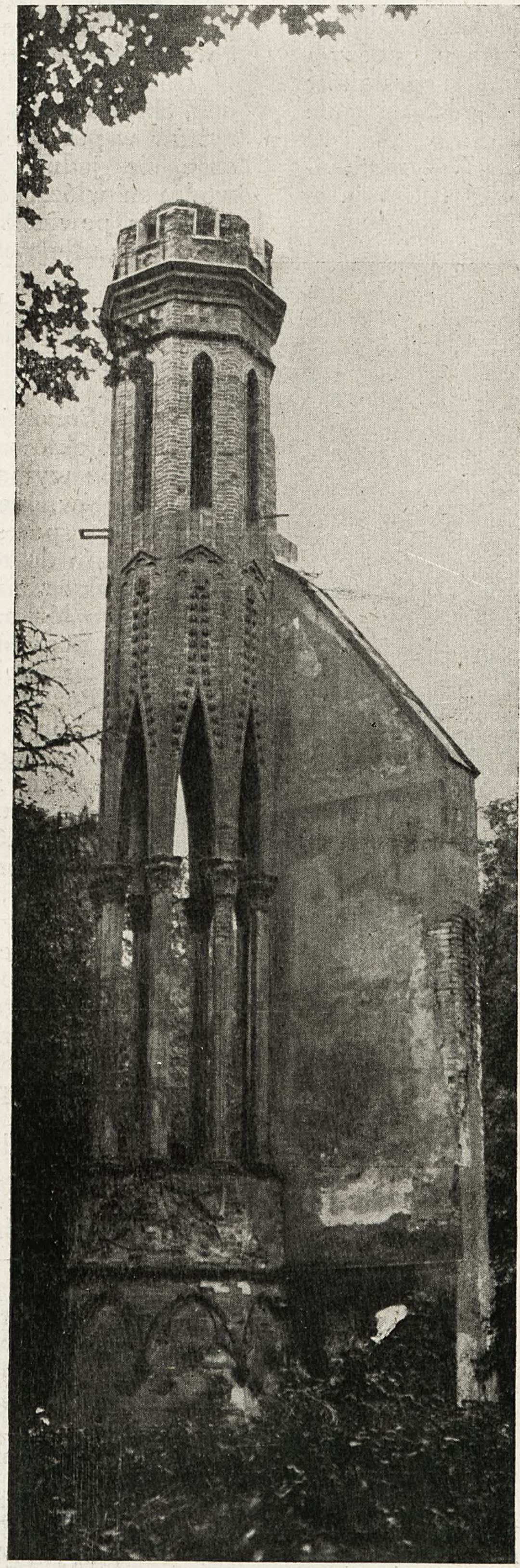
— Ze dwadzieścia złotych trzebaby dać tym ludziom... — bąknął.

— Za co? — zapytałem — sądząc, że myśli on wyłącznie o odniesieniu tego ładunku na brzeg rzeki, co wydało mi się ceną wygórowaną.

Ale sołtys rozwiał moje wątpliwości. Zaczął mnie przepraszać, że tak „drogo“ liczy mi za wszystko, ale że to właśnie żniwa i ludzie do roboty dużo jeść muszą, więc...

— Proszę to zabrać na brzeg! — zadysponowałem krótko zwracając się do dwóch młodych chłopów stojących za sołtysem.

Poczym ze wstydem, że wyzyskuję tych biednych ludzi wyjąłem pięćdziesiąt złotych i wręczyłem je sołtysowi, aby to

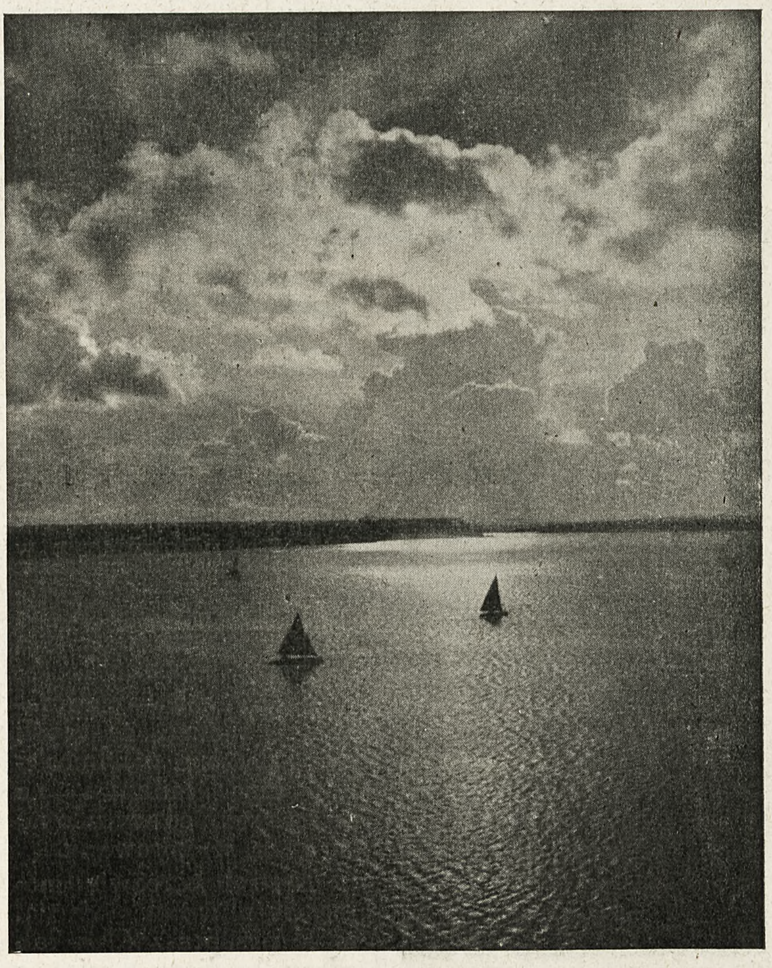


Dowspuda: Fragment pałacu

rozdzielił jak należy między wszystkich „dostawców".

Cała wieś odprowadziła mnie do brzegu, nie pozwolono mi nieść nawet tego co sam miałem ochotę zjeść przez drogę, bo czas był już na obiad. Sołtys kazał ugotować najlepszego „plutu" na samych kurach, poczym wraz z kotłem suto kraszonych ziemniaków przysłał to wszystko na brzeg, gdzie i sam przybył... odświętnie przebrany...

— Czemu oni nas tak fetują? — zastanawiał się jeden z kolegów. — Ileś ty im za to wszystko zapłacił?



Jezioro Neckie Fot. J. Rotsztejn

— Pięćdziesiąt złotych...

— Toż to za połowę ceny!

I tak było istotnie i tak jest prawie do dziś. Eksploatowany niemiłosiernie przez odbiorców — chłop z pojezierza nie wie, jaką cenę ma wędlina, drób, czy nabiał, sprzedaje za bezcen jeszcze do dziś dnia.

I to jest czwarta przyczyna dla której jadą na jeziora augustowskie setki turystów co roku. Taniość i obfitość wszystkiego, co nasza, uboga zresztą wieś produkuje

To też już w roku 1937 rozpoczęła Liga Popierania Turystyki budowę wielkiego kompleksu urządzeń dla sportu wodnego i turystyki wodnej nad jeziorem Neckiem, pod Augustowem. Będzie tam kąpielisko, wytyczone dla nieumiejących pływać, solaria, dla kąpieli słonecznych, hangary dla sprzętu wodnego, przystanie, garaże, tereny campingowe i wreszcie hotel turystyczny.

Hotel ten, będzie to jednopiętrowy budynek, obliczony na pomieszczenie około 200 turystów w pokojach dwu, trzy osobowych. Licząc się jednak z tym, że w lecie większość wodnych włóczęgów będzie wolała nocleg na świeżym powietrzu w namiotach, czy nawet w kajakach — a stołować się będzie na stałym lądzie — część restauracyjną przewidziano na 400 osób. W razie nagłego zjazdu różnego rodzaju „popularnych" gości — każdy jeść dostanie.

Pokoiki nieduże, ale wygodne zaprojektowano w sposób skromny, bo któż wymaga nadzwyczajnych komfortów, kiedy po „przewiosłowanym" dniu spać się chce jak wszyscy diabli? Szafa do rzeczy wmurowana, umywalka z zimną i gorącą wodą bieżącą, dwa łóżka, dwa stoliki i — komu się nie podoba — ten przecież może spać na terenach campingowych.

Poza ty moprócz wody bieżącej — centralne ogrzewanie, kanalizacja i oświetlenie elektryczne stworzy wszystkie złudzenia komfortu stołecznego niemal — wobec czego można się spodziewać, że zarząd miejski Augustowa dobry zrobił użytek z tego 3 i pół hektara ziemi, który ofiarował pod tereny turystyczne.

Od stacji kolejowej Augustów-Port, aż do jeziora w jedną, do kanału i portu w drugą rozciągać się będzie piękny park, zakończony na wodzie urządzeniem pływalni i... dancingu na wodzie. Bo i pocóżby tu przyjeżdżali niektórzy warszawiacy jak nie na brydża i dancing.

Ci jednak, którzy brydża i dancing zostawią w kurzu ciasnych uliczek stolicy i zechcą odetchnąć świeżem powietrzem jezior — będą mieli z hotelu wybudowanego w samym sercu augustowskich jezior pociechę ogromną. Niedaleko stąd przecież do Sajenek, za którymi rozciąga się wytrzebiona trochę ale zawsze jeszcze pełna tajemniczego piękna puszcza augustowska, gdzie żbik nie jest rzadkością, a w bagnach pod Krasnem można i łosia spotkać.

Ale — jedźmyż dalej, bo tu przecież co krok to las, co dwa kroki jezioro. Z Augustowa trzeba i należy wypaść do Suwałk, a stąd niezła szosa wiedzie do Tartaku i... nagle odsłoni się przed nami ścianą wysokiego lasu

otoczone, tajemnicze i czarem legendy wyzłocone jezioro Wigry...

Fantastycznie wystrzępione brzegi jeziora o przedziwnym stalowo-zielonkawym kolorze, sine w czasie burzy, błękitniejące łagodnie w pogodę, o każdej porze dnia inne, a niemniej urocze, niemniej tajemnicze...

Tu się przecież odbywa sabat wodnych dziwożon, które świecą sobie w każdą noc nad brzegami, aż się gdzieś w pośród jeziora wszystkie spłyną i na błysk jutrzenki we mgłach porannych rozpłyną... Tu dzwony biją z dna, wspominając chłopa, co kościół na karczmę przehandlował...

Ale — jedźmyż dalej, bo szosa coraz lepsza. Oczywiście, jak wszędzie w Polsce jest lepsza, ale nie ta, którą nam jechać wypada nad jeziora sejneńskie. A jakże nam nie obejrzeć tych jeszcze bardziej wystrzępionych brzegów kamienistych i dostojnie szumiącym lasem obramowanych jezior, nad którymi rozegrała się jedna z najpiękniejszych epopeji polskiego oręża chłopskiego. Tutaj to przecież Michał Wyrwa z Drzęwiczki „samoczwart w czambuł kozaków Chowańskiego ponad dwie sta liczący uderzył i rozniósł, a kogo życiem darował tego manu propria in vinculis do stóp Jegomościa Jana Kazimierzowych przyprowadził".

Samoczwart na dwustu ludzi... Do dziś dnia szumią lasy pojezierza z żalem, że Poćkuny nie mają w opuszczonym placyku przed kościołem wielkiego pomnika Michała Wyrwy, „któren magnamimitate Oyczyźnie służąc taką odwagę okazał, jakiejby się żaden bene natus nie powstydził..."

Dalej... litewska granica, więc wracać nam wypada...

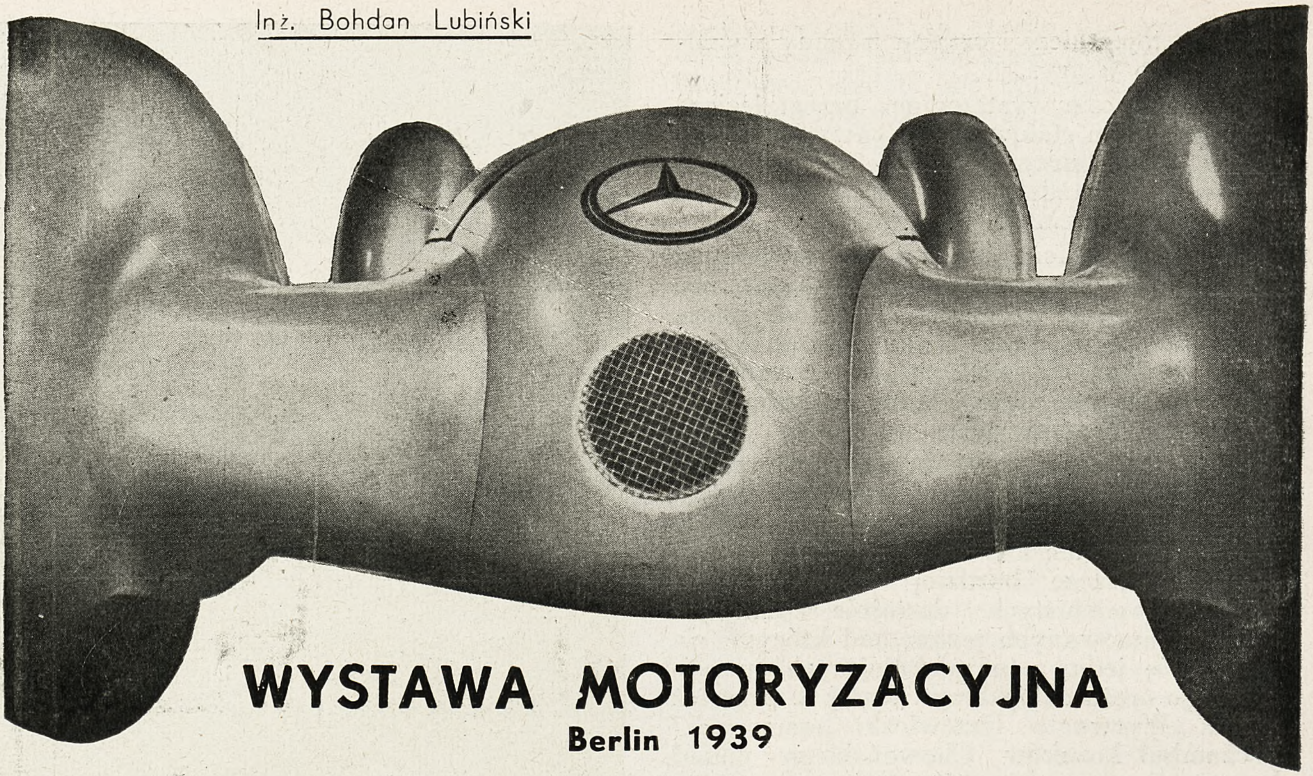
Tu i ówdzie drzemią jeszcze resztki krzyżackich ruin, tu i ówdzie wojskowy rosyjski lub niemiecki cmentarzyk, lasy, jeziora, pola nieurodzajne...

„A wszystko przepasane niby wstęgą miedzą
Zieloną, na niej zrzadka ciche grusze siedzą..."



Jezioro Wigry — wyspa Ordów Fot. H. Poddębski

Inż. Bohdan Lubiński

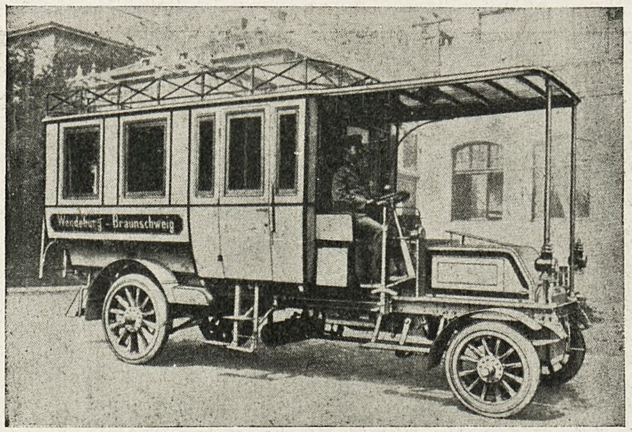


WYSTAWA MOTORYZACYJNA

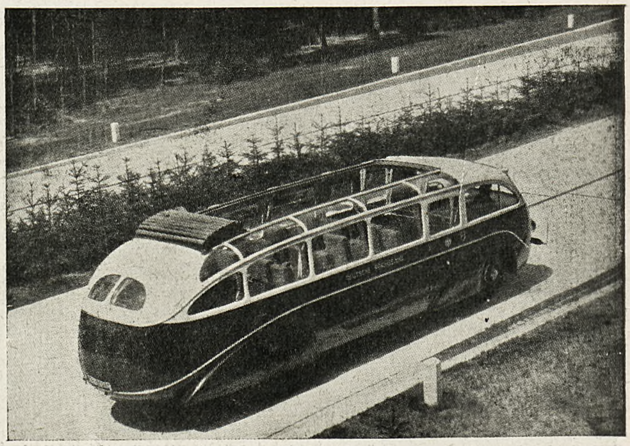
Berlin 1939

Jest dzień otwarcia Wystawy Motoryzacyjnej w Berlinie. Jadę trasą W—O. Przez cały Berlin, od Adlonu do terenów wystawowych. Za chwilę przejedzie tędy Hitler. Po obu stronach ulicy stoją w dwuszeregu członkowie N. S. K. K. Ochotniczy korpus motoryzacyjny. Samochody, motocykle i szeregi mundurów bez końca. Cała trasa została obstawiona tylko przez tę jedną organizację. Na długości ośmiu kilometrów! Hitler przybył w otoczeniu samochodów wyścigowych i rekordowych. Białe Auto-Uniony i Mercedesy. Prowadzą sami mistrzowie. W hali honorowej las sztandarów. Sto pocztów oddziałów zmotoryzowanych, fanfary, — przemówienia. W końcu mówi Hitler. Statystyka, cyfry, dowody. W 1938 wyprodukowano ćwierć miliona samochodów. Eksport wyniósł 60.000 sztuk. Stan taboru osobowego 1.250.000, — ciężarowego 450.000, motocykli 1.500.000, razem trzy i ćwierć miliona pojazdów mechanicznych! Dziesięć lat temu stan taboru wynosił około miliona sztuk a w 1933 półtora miliona. Przez ostatnie trzy lata przybyło przeszło milion pojazdów mechanicznych! Jest się czym pochwalić. Entuzjazm tłumów. Wystawa otwarta.

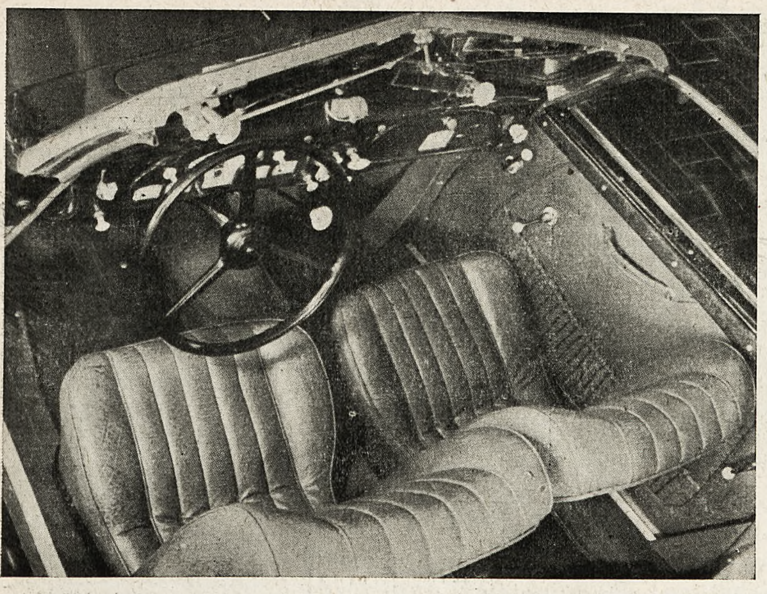
Potęga motoryzacyjna naszego sąsiada jest rzeczywiście przytłaczająca. Na 50.000 m. kw. pokazano cały przemysł motoryzacyjny. Od malutkich „setek“ i zmotoryzowanych rowerów, poprzez nieskończone gamy motocykli, samochodów osobowych, autobusów, do olbrzymich ciężarówek, ciągników i wielokołowych terenówek. Obok przemysł pomocniczy. Metale, materiały zastępcze, sztuczny



1904 r.



1938 r.



Wygodne siedzenia w sportowym kabriolecie B. M. W.

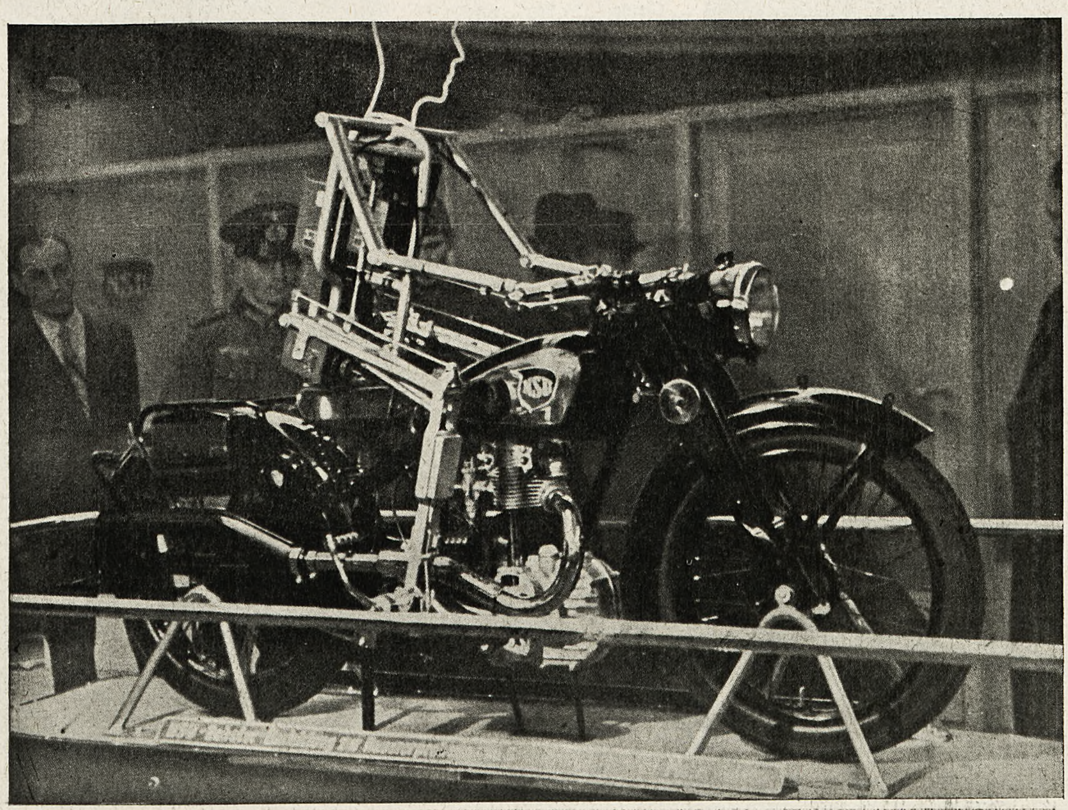
kauczuk, syntetyczne paliwo, wyposażenie, galanteria. Specjalne działy dydaktyczne, podręczniki, mapy, regulacja ruchu, propaganda i organizacja.

Technicznie jednak tegoroczny Salon Samochodowy nie pokazał nic rewelacyjnego. Chyba tylko wóz ludowy, K. d. F., ale o tym piszemy na innym miejscu. Brak nowych konstrukcji jest oczywiście spowodowany koniecznością amortyzacji urządzeń do produkcji istniejących modeli i ciągłą chłonnością rynku, który nie wymaga jeszcze nowych podniet konstrukcyjnych. Jest to objaw naturalny w masowym przemyśle motoryzacyjnym. Poważnych zmian nie należy się spodziewać przed rokiem 1941.

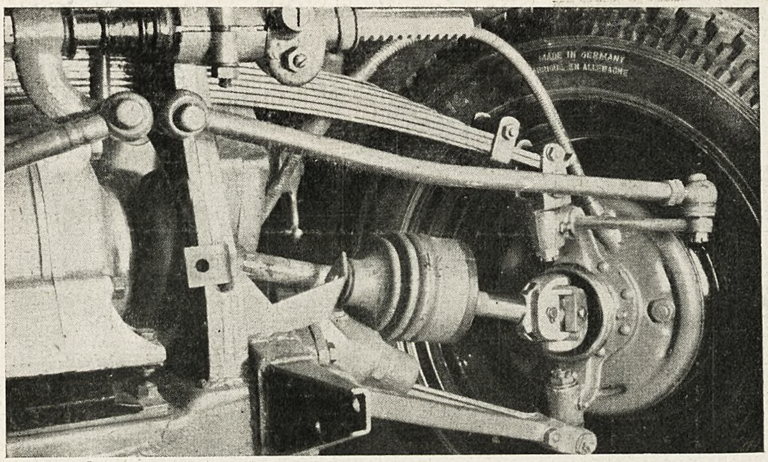
W produkcji interesującej rynek polski możemy zauważyć przekonstruowany przód D. K. W., nieco większą pojemność karoserii Opla - Kadet i nową ramę i zmniejszenie Mercedesa „230", Fiaty — N. S. U. prawie bez zmian. Poza tym drobne zmiany konstrukcyjne i karoseryjne, wyposażenie i „nowości" o charakterze raczej handlowym. Specjalnie ciekawe modele to nowy „Kapitan" Opla (2,5 l.), duży użytkowy wóz w cenie około 3.500 Mk. i duży model B. M. W. typ „90" z silnikiem 3,5 l.

Tendencja do produkowania wozów sportowych, mogących utrzymywać duże szybkości przez długi okres czasu na autostradach, wytworzyła specjalny typ dużego samochodu o doskonale aerodynamicznych kształtach, potężnym silniku i doborowych materiałach. Więc Horch 8-o cylindrowy, 5 l., Adler 2,5 l. specjalny „Super-Sport" o liniach opływowych jak w samochodach rekordowych, i cała plejada większych i mniejszych bolidów ze słynną „osiemdziesiątką" B. M. W. na czele. Szybkości wysokie, Ceny również wysokie.

Jeżeli zbadamy stosunek ilościowy samochodów osobowych w zależności od pojemności silników to najwięcej jest samochodów od 1 — 1,5 l. (40% całego taboru). Dalej mamy 25% poniżej 1 l., a tylko 1,5% powyżej 4 l. Objaw typowy dla krajów zmotoryzowanych w Europie. — Małe samochody, tania obsługa, małe zużycie paliwa.

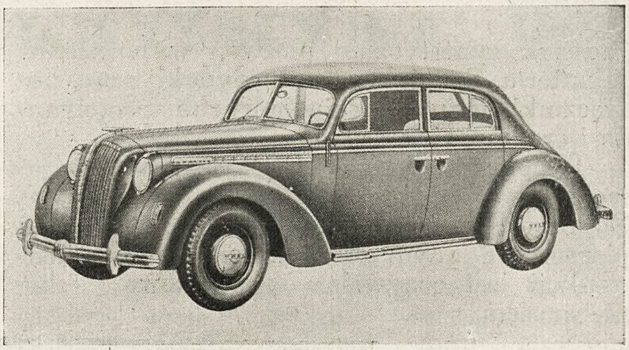


Robot wykonywa czynności jeźdźca na motocyklu N. S. U.

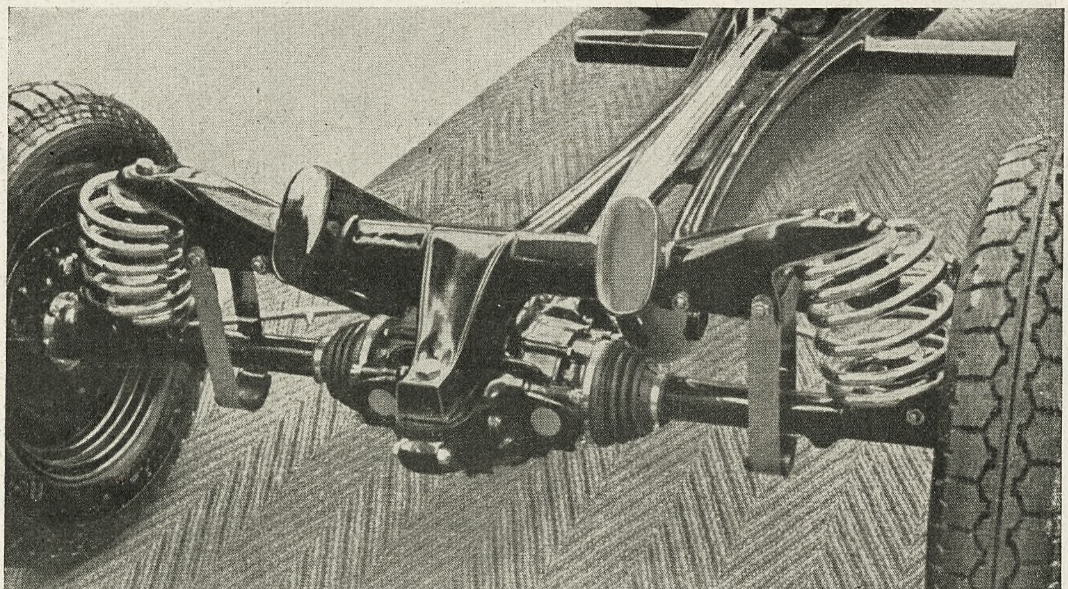


Nowe rozwiązanie przodu samochodów D. K. W.

Najważniejszym jednak posunięciem w polityce motoryzacyjnej Niemiec. jest projekt ograniczenia typów produkowanych. Duża ilość typów to droga produkcja, trudności obsługi i normalizacji. W razie wojny chaos i brak jednolitości taboru. — Mała ilość typów to racjonalizacja i potanienie produkcji, ułatwienie obsługi, standaryzacja części i organizacja taboru dla obronności kraju. — Płk. von Schell otrzymał pełnomocnictwa dla przeprowadzenia radykalnych zmian w typach produkowanych. A więc: zamiast 110 zasadniczych typów samochodów ciężarowych i autobusów — 14 modeli. Zamiast 55 typów osobowych — 23. Zamiast 150 modeli motocykli — tylko 23. Posunięcia niewątpliwie ciężkie i wymagające dużych ofiar ze strony przemysłu, ale na dalszą metę słuszne i celowe. — Ograniczenia mają być wprowadzone już w roku przyszłym. W 1941 nie zobaczymy już samochodów w granicach pojemności około 1 l. Zginą na korzyść wozu ludowego K. d. F., który będzie produkowany w ilościach astronomicznych. — Popularyzacja samochodu to naczelne hasło motoryzacyjne. Wygodne warunki kupna i użytkowania i nakręcania koniunktury we wszystkich możliwych kierunkach ma ugruntować rozmiar rozbudowanego przemysłu i zatrudnienia setek tysięcy pracowników i zapełnić szerokie jezdnie autostrad niemieckich. A jest ich już 3000 km. Ma być 14,000 km. Od trzech lat budują się $3^{1}/_{2}$ km. standartowej autostrady *dziennie*. Po tych drogach mają jeździć miliony samochodów popularnych, i rozwozić dobrobyt po całym kraju. — Część tych marzeń została już zrealizowana.



Opel—Admirał — model 1939 r.



Tylne zawieszenie Mercedesa „230"

Jesteśmy o miedzę od wypróbowanych wzorów. Trzeba teraz gonić i tworzyć groblę wedle stawu na swojej ziemi. — Nie chcę być pesymistą i to co widziałem umacnia mnie w przekonaniu, że i tu pójdziemy naprzód mimo czerwone sygnały, na naszej drodze.

H. Giełdziński

Reportarz fotograficzny z II Turystycznego Raidu Zimowego



WARSZAWA.

Godzina 6.30. Za 10 minut otwarcie parku w garażu na Dynasach. Kierowcy ze swym dobytkiem i balastem (pasażerowie, dziennikarze, mechanicy) oczekują na otwarcie wrót. Na pierwszym planie, sympatyczna kierowczyni p. Zagórna, która mimo przykrych, a niesamowitych przygód dzielnie dobiła do mety.

V-Komandor Bohdan Rychter na starcie do próby szybkości płaskiej na szosie garwolińskiej (na prawo).



LWÓW (na dole).

Godzinny postój we Lwowie pozwolił zawodnikom wyprostować swe kości. Na zdjęciu Starorypiński, któremu zabrakło 1 sekundy do złotego medalu na próbie górskiej.



LUBLIN.

Park zamknięty w Lublinie przed starym ratuszem. Na metę przybyły wszystkie wozy prócz Wessely'ego.



KOSÓW.

Zawodnicy i prasa byli niezwykle gościnnie podejmowani przez starostę i burmistrza Kosowa. Na zdjęciu burmistrz płk. Miller (w kapeluszu), który wręcza zawodnikom pamiątkowe albumy ludowego przemysłu kosowiańskiego przed startem do etapu Kosów — Krynica.



KROSNO (na prawo).

Punkt zaopatrzenia „łazików“ wojskowych.



Raid odbywa się w warunkach wiosennych. Ani śladu śniegu na drogach Małopolski, które jednak utrudniają jazdę licznymi wybojami. Zamiast trudnych warunków jazdy zimowej, zawodnicy mają do pokonania „ciężkie warunki drogowe“.



KRYNICA

Na metę w Krynicy pierwsze wozy nadeszły przed godziną 16-tą. Ostatnie około 20-ej. Pierwsi zjawili się w Krynicy Rychter i Mazurek witani przez komandora Wygarda i v-komandora kpt. Pajewskiego.

KROŚCIENKO (na prawo).

Samochód raidowy na tle pomnika Jagiełły wzniesionego w 500-rocznicę bitwy pod Grunwaldem.



NOWY TARG

Wiraże Krościenko — Nowy Targ były swiadkami walki Rychter — Mazurek którzy pierwsi przybyli na punkt kontrolny do Nowego Targu.

Do Zakopanego przybyły wozy raidowe, oprócz Wesselego i J. Rippera, który do Zakopanego nie dojechał ze względu na poważny defekt maszyny.



Zeszłorocznego zwycięscę I-go Raidu Zimowego spotkał wyjątkowy pech przed samym przybyciem do mety w Zakopanem. Przegląd techniczny maszyn w Zakopanem wykazał naogół dobry stan wszystkich maszyn, które przybyły do Zakopanego. Poza konkursem przybyli na metę i brali udział w próbie szybkości górskiej pp. płk. Górecki i inż. Polturak.



Na trasie raidu często oglądać można było podobne widoki, gdy zawodnikowi „kicha nawaliła".

WYŚCIG GÓRSKI

Jedyny odcinek trasy, który dał uczestnikom wrażenia jazdy górskiej w zimowych warunkach drogowych. Stanowił on ostatnią próbę selekcji maszyn dając niecodzienne wrażenia. Próba była bardzo ciężka, wymagała od kierowców dużego wysiłku i umiejętności prowadzenia wozu, wykazała jednak, że nasi młodzi kierowcy nie ustępują asom kierownicy. Na fotografii walka dwóch łazików wojskowych, z których jeden zatrzymał się na trasie. Przy-



sporzyło to wiele emocji widzom i kłopotów chronometrażystom.



Park na Kalatówkach po zakończeniu wyścigu górskiego.

Na zakończenie uczestnicy Raidu udali się do nowego hotelu na Kalatówkach, gdzie w rekordowo szybkim czasie zostały im podane wyniki Raidu i rozdane nagrody. Na zawodników spadł prawdziwy „śnieg" nagród, gdyż rozdano ich 65. Raid zakończony został bankietem, na którym wśród miłego nastroju zawodnicy i goście omawiali wyniki Raidu, podnosząc sprawność organizacyjną z jaką cała impreza została przeprowadzona.

Zdzisław Wójtowicz

Nowicjat na szlaku raidowym

Kiedy taki sobie łazik na „Łaziku" staje się sportowcem...

Żyjemy w dobie motorów, radia, telewizji i... sportów. Może nawet bardziej w dobie sportów, niż telewizji, bo sporty przede wszystkim nadają ton nietylko wychowaniu, ale i towarzyskiemu zgraniu zespołów ludzkich.

Dziś nasza młodzież żyje rekordami sportowymi, czas odmierza nie zegarkiem, lecz stoperem, okresy liczy od wyrównania rekordu do jego pobicia, wyżywa się nie tylko na boisku, lecz i na widowni stadionowej — słowem sport wdarł się w naród, bo wdarł się w młodzież, a wszak ta jest przyszłością narodu.

Zapytacie: na co potrzebny jest ten pretensjonalnie filozoficzny wstęp, skoro obowiązkiem autora jest napisać o Zimowym Raidzie Polskiego Touring Klubu, raidzie, który w historii motorowej zapisał się pod datą 24, 25 i 26 lutego 1939 roku?

Piszący musi się usprawiedliwić, bowiem stał się sportowcem mimo woli. Z takiego oto sobie łazika na „Łaziku" niespodziewanie otrzymał złote ostrogi sportowe i nimi będzie dokuczał Pegazowi w dalszej wędrówce sprawozdawczej.

Aby więc nie było jakichkolwiek nieporozumień, autor ze skruchą przyznaje, że zbyt późno doznał rozkoszy raidowych i o swym nowicjacie na szlaku raidowym będzie mówił z powściągliwością, godną najlepszej sprawy.

Stało się! Po czterech dniach podskakiwania pod niebiosy i zawisania w próżni bez większej nadziei dotarcia z powrotem na tylne siedzenie „Polskiego Fiata 518", mam prawo być nastrojonym filozoficznie i sportowo, skoro z przedziwną umiejętnością (oczywiście do pomocy wzywany był tu też instynkt samozachowawczy!) zawsze po każdym mostku i wyboju na blisko 1.500 kilometrowej trasie trafiałem na siedzenie i możliwie w całości powróciłem do Warszawy. Wprawdzie por. Kossobudzki po każdym mostku oglądał się na tylne siedzenie. Było zajęte, więc dowód oczywisty, że pasażer nie zginął.

Moich Czytelników, wytrawnych sportowców automobilowych, przepraszam od serca za to lubowanie i rozkoszowanie się post factum przeżyciami raidowymi, ale przecież przyznałem się, że to nowicjat, a ktoś mądry już powiedział mniej więcej tak: pierwsza miłość nie rdzewieje.

Przygoda raidowa zaczęła się od tego, że zostałem przydzielony, jako pasażer, do wozu Nr. 16, prowadzonego przez wytrawnego kierowcę raidowego, por. Stefana Kossobudzkiego. Nad całą ekipą „Polskich Fiatów 518" czuwał czarująco sympatyczny i troskliwy o zawodników, jak najlepszy ojciec, pan pułk. Meyer.

Trzeba było tego dnia wstać o świcie, co dla takich Marków dziennikarskich, jak piszący, z nocy robiących dzień, a z dnia noc, jest wyczynem nielada. Zresztą wyczyn ten zadecydował, że znalazł się o świcie w garażu na Dynasach i mógł naocznie się przekonać, że nie ma zielonego pojęcia o raidzie zimowym, który poza brawurą wymaga również korzucha i to długiego, jeśli się chce być pasażerem na „Łaziku".

Całe szczęście, że o tem wiedzieli inni, a przede wszystkim por. Kossobudzki, który zaopatrzył lekkomyślną, jak zwykle „prasę"— w kominiarkę i rzetelny korzuch. Okulary, które „prasa" ze sobą przezornie przytaszczyła, przydały się na etapach do straszenia widzów.

Wściekły jazgot motorów w dynasowym garażu, dusząca od dymów spalinowych atmosfera, gromkie okrzyki, ostatnie trwożne bicie serca, może nawet ostatnia chęć dezercji, zagłuszona nie bohaterstwem, lecz męskim wstydem, i... wężem maszyn ruszamy na start za Grochowem.

Na powietrzu robi się raźniej na sercu. Dumnym wzrokiem wodzi się po pustawych ulicach stolicy i nielicznym przechodniom patrzy się w oczy z taką zarozumiałością, jakby się chciało im krzyknąć prosto w ucho:

— Słowacki miał rację! Jesteście zjadaczami chleba! A my nie! My jesteśmy aniołami o motorach zamiast skrzydeł. Jedziemy na wojnę, bo raid i wojna to ta sama gra na loterii!

Niestety, dużo z tej zarozumiałości trzeba stracić, bo na ulicy Grochowskiej przebiega nam drogę jakieś kocisko i zły to może być omen. Już zakończony raid zaczyna się w fantazji upodabniać do miliona, wygranego na loterii.

I poco ludzie hodują koty na Grochowie? Gdyby nie ta brzydka przywara w lepszym nastroju możnaby myśleć o Lublinie, jako o pierwszym etapie, gdzie i kości można rozprostować i delektować się rolą raidowego bohatera wobec mnogiej czerni „takich sobie zwykłych, choć lubelskich „zjadaczy chleba".

Stop! Przecież fantazja nas ponosi! Jeszcze nie jesteśmy w Lublinie. Poprostu stoimy pod Miłosną, marzniemy rzetelnie i czekamy na start, na pierwszą próbę szybkości ze zrywu, na spojrzenie niebezpieczeństwu w oczy.

Starter daje znak:

— Jeszcze dziesięć sekund!

Machnął chorągiewką i wpadł w przestrzeń Sporny na Buicku, mając startową jedynkę. Po dwóch minutach ruszył inż. Witold Rychter, za nim nasza amazonka p. Stella Zagórna, Mazurek, zagraniczny gość dr. Peter Wessely, któremu pech złośliwie w Polsce płata figle, Wolman, Kleiner, Dodacki, Katelbach i zrywa się ekipa „Polskich Fiatów 518" z pułk. Januszem Góreckim na czele.

Wreszcie i dla „szesnastki" minęło dziesięć sakramentalnych sekund, mignęła chorągiewka startera, coś zgrzytnęło w motorze, ktoś się wparł w kolekcję pedałów i... rozpoczynamy raid.

Pasażer był przygotowany na jakieś przeżycia, które możnaby porównywać ladajaką metodą z „gromem z jasnego nieba" z nagłym „rozstępowaniem się ziemi". Patrzy więc lękliwie w zegar szybkości, spoziera ukradkiem na śmigające wzdłuż równiutkiej szosy drzewa.. a tu nic.

Jak się zachować? A nuż niebezpieczeństwo jest tuż? Rym jest, ale niebezpieczeństwa niema. Można odetchnąć z ulgą i brać przykład z benzynowych baniek, które zaległy cały środek samochodu i siedzieć spokojnie!

Więc się siedzi i szuka satysfakcji. Jest! Utonąwszy spojrzeniem w białym tasiemcu szosy, widzi się z dreszczem rozkoszy jak droga rozstępuje się, rozpryskuje na obydwie strony, jakby była z łamliwego szkła, a my wrzynamy się w przestrzeń.

Prędzej! Prędzej! Wskazówka na zegarze szybkości drga, ale chciałoby się, żeby posuwała się szybciej. Szybciej, a nuż da się doścignąć zawodnika, który wcześniej wystartował?

Budzi się instynkt hazardu. Lęk diabli wzięli, pasażer czuje, że jest częścią maszyny, że jest bagażem, więc milczy, aby por. Kossobudzkiemu nie zmącić spokoju, nie zakłócić nerwów, bo pewnie i on radby ujrzeć przed sobą „piętnastkę" łazikową. Tymczasem szosa jest puściutka, jak wymiótł. Samochodu ani na lekarstwo!

Dopiero za Rykami majaczy się na drodze wóz. Czyżby „piętnastka"? A więc nadrobiliśmy tyle? Nie! To pechowa „piątka", która miłego dr. Wesselego w takie tarapaty wprowadziła, że musiał się wycofać z raidu.

Ta setka kilometrów wystarczyła, że wstąpił w nas duch sportowy. Nie wiedzieliśmy co się stało wiedeńczykowi. Z przelotnego wrażenia zdawało się, że to jakiś bagatelny defekt. Więc nic dziwnego, że po pewnym czasie huczy głos por. Kossobudzkiego:

— Redaktorze! Niech pan się ogląda, czy nas Wessely nie goni, bo mu trzeba będzie dać drogę.

Trzeba będzie mu dać drogę, bo jedzie na szybszej maszynie. Zrozumiałe. Zrozumiałe dla sportowców, nawet takich z łaski przypadku.

Spoglądam więc uporczywie za siebie, ale zagranicznego raidzisty ani słychać, ani widać i tak dojeżdżamy do Lublina, gdzie się dowiadujemy, że Wessely wycofał się z raidu, bo mu jakaś ośka „nawaliła".

W złym momencie dowiedzieliśmy się o tym „nawaleniu", bo i nam coś „nawaliło", wobec czego por. Kossobudzki taką wydał decyzję:

— Trzeba walić, jak się tylko da, by najwięcej minut do Lwowa nadrobić. We Lwowie przed metą się zatrzymać, przeprowadzić naprawkę i dopiero wjechać na punkt kontrolny. Trzeba reperować z gazem, żeby nie zarobić punktów karnych.

Wywód ten, którego wysłuchałem z podziwem, niczego mnie nie nauczył, ale dał okazję do sceptycznej uwagi:

— Psia krew! Jak tu nie wierzyć w przesądy? Kocisko z Grochowa nam się kłania!

W odpowiedzi posypało się tyle życzeń z ust mechanika, że jeśli owo kocisko jeszcze żyje, to się w czepku urodziło, w co zresztą nie wierzę i cieszę się, że jego ścierwo gnije już w jakimś rynsztoku. Sprawiedliwości musiało się stać zadość!

Gazujemy zadzierzyście! Za Żółkwią mijamy „dziesiątkę", której kicha nawaliła. Wkrótce po uporczywej próbie szybkości i całej symfonii sygnałów mijamy „dwunastkę".

Nagle skądś wyskakuje „trójka" p. Stelli Zagórnej. Wszędzie jej się spodziewaliśmy (tej „trójki"), ale nigdy za nami, skoro nie mieliśmy sposobności jej minąć. Później tajemnica się wyjaśniła, że p. Zagórna zmyliła trasę, nic więc dziwnego, że oszołomiła nas swym zjawieniem się. I druga tajemnica przestała być tajemnicą, że pech ani przez chwilę nie zdradził przemiłej montecarlistki.

Patrzę na zegar. Smarujemy z szybkością 130 kilometrów na godzinę. Czy dociągniemy do etapu? Chyba tak, bo już widać Lwów.

Jesteśmy! Między Lublinem a Lwowem zostało nadrobionych czterdzieści drogocennych minut.

Do dzieła więc, panowie mechanicy! Jeśli zdążycie defekt usunąć, wszystkie koty świata mogą nam palcem w ciasnym bucie kiwać!

Po tym pobożnym życzeniu zaczęły dzwonić różne klucze, którym wtórowały przyśpieszone oddechy i światłe rady.

Wiwat! Możemy wjechać na metę! Cała operacja trwała pół godziny.

Chodzimy po Lwowie, jak dumne pawie, kłując ludzkie oczy sybirskimi korzuchami i wzniecając lęk w sercach diabelskimi okularami.

Znów start. Tym razem będzie można zgasić motor w Stanisławowie.

Jazda! Migają nam tylko przedmieścia lwowskie i wyjeżdżamy na trakt. Zaczyna się gehenna, gehenna polskiej drogi. Pasażer na wybojach zamienia się w piłeczkę, która frywolnie podskakuje, choć waży sobie te swoje 92 kilogramy.

Im dalej od Lwowa, tym z piłką gorzej, bo wyżej ją podbija. Ani nie można sobie życzyć przerwania zabawy, ani rady nijakiej znaleźć. Protestuje człek w duchu przeciw złym drogom, ale nim zdąży założyć jeden protest, już koło wpada w drugi wybój, resor podbija siedzenie i pasażer fruwa, niczem ptaszek, a za moment dziękuje Bogu, że znów siedzenie ma pod sobą.

W takim nastroju udręczenia z przewidywaniem niezliczonych siniaków mijamy Kurawice, Przemyślany, Rochatyn i Halicz. Raptem na drogę wyskakuje trzech chłopaków. Wyje sygnał. Chłopaki kołują, jak ćmy. Jeden z nich z wiązką wikliny na ramieniu szuka linii, po której pogna nasz samochód.

Ciarki wyprawiają tany na plecach. Widać, jak na dłoni, że katastrofa jest nieunikniona.

Bęc! Stał się cud! Wiklina, niczem wojłok ochronny, rozłożyła się między chłopakiem a maszyną. Chrzęst łamanych witek. Chłopak został żywy na szosie.

Bogu może dziękować, że jeszcze żyje.

Po tym epizodzie znów nam się zaczął kłaniać kot z Grochowa. Zatrajkotała kierownica na dziesięć kilometrów przed Stanisławowem.

Niema rady! Trzeba z trajkoczącą kierownicą ciągnąć do Stanisławowa. Tu się okazuje, że defekt jest poważny, karne są nieuniknione. Oby ich tylko było jak najmniej!

Musimy jechać do garażu. Mechanicy biorą się do dzieła, a my z por. Kossobudzkim patrzymy co chwilę na zegarki i liczymy punkty karne. Zbiera się ich za postój tyle, że gdy po dwóch godzinach ruszamy w drogę przyświeca nam tylko ambicja sportowa, by raid ukończyć, przyświeca nam ambicja i szczęście, bo przed Kołomyją szczęściu, dobrym hamulcom i szybkiej orientacji zawdzięczamy życie. W mrokach nocy wzięliśmy gwałtowny wiraż ze 130 kilometrami na zegarze, nie wiedząc, że droga skręca pod kątem prostym.

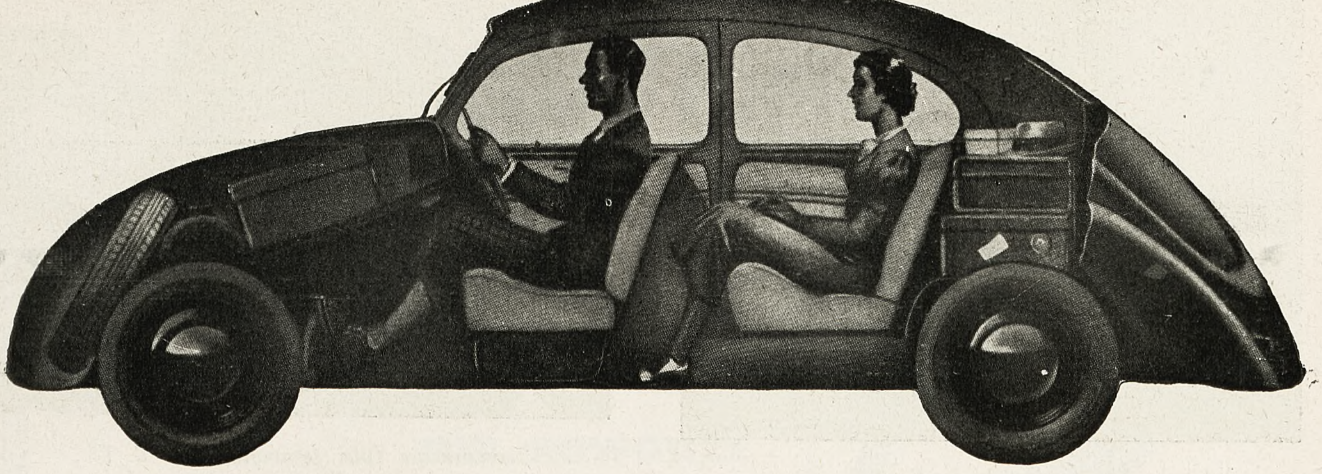
Zawyły tylko hamulce i opony, ale szczęśliwie dojechaliśmy do Kosowa, odrobiwszy sporo minut z mitręgi stanisławowskiej.

W Kosowie zakończył się magiczny wpływ kocura grochowskiego. Przenocowawszy w tej huculskiej perełce, wyruszyliśmy do Krynicy przez Stryj i Krosno, przebywając cały etap bez najmniejszego uchybienia.

Również trzeci etap z Krynicy przez Krościenko i Nowy Targ do Zakopanego, a więc najtrudniejszy odcinek raidowy, odwaliliśmy na piątkę.

Za Chochołowem na jednym z wiraży uśmiechnęło się do nas całą gębą szczęście. Mogliśmy się wysypać i musieliby nas łopatką zbierać, ale, jak już rzekłem, szczęście rechotało całą gębą.

Filut por. Kossobudzki zwierzał mi się w Zakopanem, że za ostro wziął wiraż. Może tak, a może i nie. Ja wolę wierzyć w szczęście i w niego, jako kierowcę, i dziś dumną radość wyrazić, że nowicjat raidowy odbyłem, sportowcem motorowym zostałem, na Kalatówkach byłem, miód i wino piłem. Starkę też!



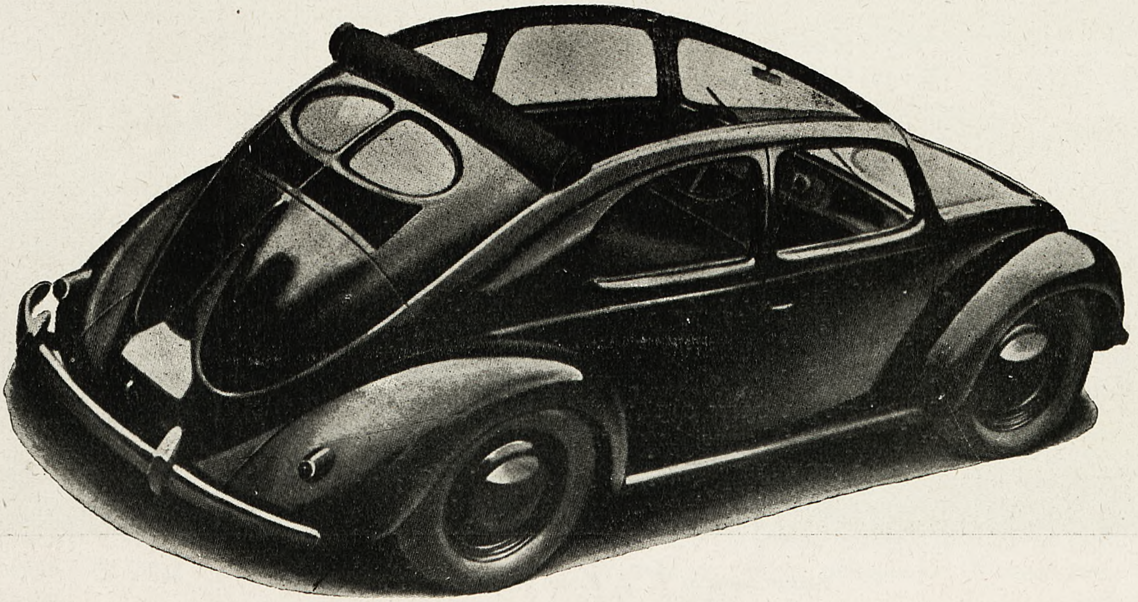
K. d. F.

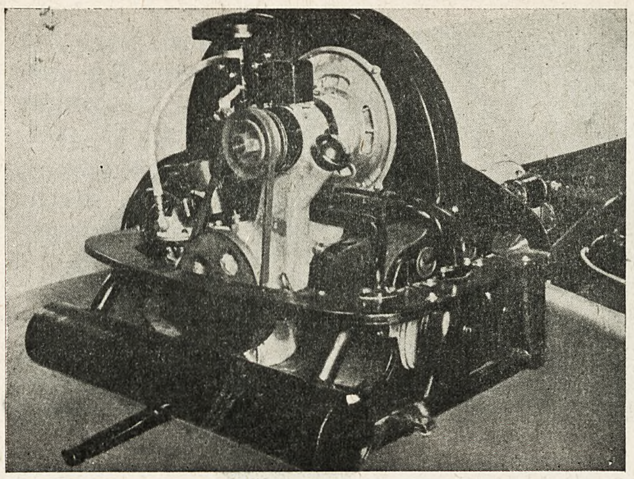
(Niemiecki wóz ludowy)

Niemcy mają samochód ludowy Może nie mają jeszcze w pełnym znaczeniu tego słowa, ale okres prób i przygotowań produkcyjnych jest ukończony i już w tym roku rozpocznie się produkcja masowa. Jest mowa o 300.000 sztuk rocznie. Oczywiście w przyszłości. Gdy popularyzacja tego samochodu potwierdzi jego nazwę. Wóz ludowy. Samochód szarego człowieka. K. d. F. oznacza Kraft durch Freude. Siła przez radość! Samochód przestał być obiektem luksusu a stał się artykułem pierwszej potrzeby szerokich rzesz pracowniczych.

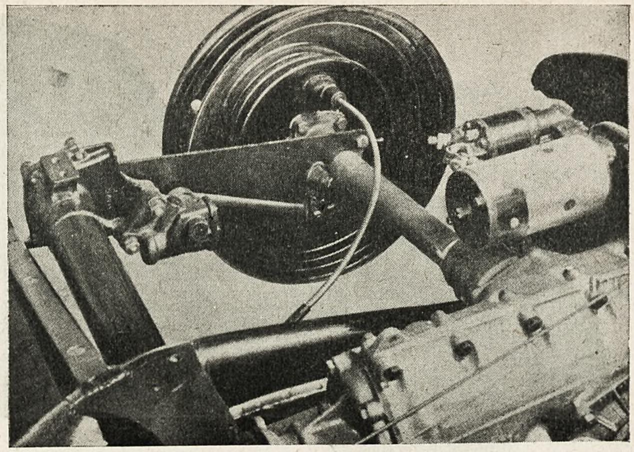
Pracę konstruktorską powierzono dr. F. Porsche, jednemu z najlepszych fachowców w tej dziedzinie w Europie.

W 1936 pierwsze modele weszły w okres prób drogowych. W 1937 rozpoczęto budowę wielkiej fabryki w ramach organizacji Frontu Pracy. W bieżącym roku ukończono okres próbny sumą 2.500.000 km. przejechanych na 28 samochodach. Modele były wykonane w szeregu fabryk i warsztatów i jeździły w różnorodnych warunkach drogowych, terenowych i atmosferycznych. — Zimą i latem, po autostradach i drogach górskich, w deszcz i śnieg, upał i mróz, bez garażowania, bez przerw, po 24 godziny na dobę. Równocześnie opracowano urządzenia i przyrządy do masowej produkcji i montażu. — A liczni klienci już wpłacają oszczędności na rachunek przyszłych dostaw. O eksporcie przed rokiem 1942 nie może być mowy. Dwuletnia produkcja jest pokryta przez zapotrzebowanie wewnętrzne. — Rozrost terenowy ostatnich czasów daje Niemcom dalsze rynki zbytu dla wozu ludowego, a intensywna budowa autostrad pokrywa nowe Niemcy siecią dróg umożliwiających rzeczywiste użytkowanie samochodu. Cena samochodu K. d. F. została ustalona na 980 Mk. Tyle co dobry motocykl. Trudno uwierzyć w wartość tej kalkulacji. Przy najbardziej





Silnik samochodu K. d. F



Zawieszenie tyłu samochodu K. d. F.

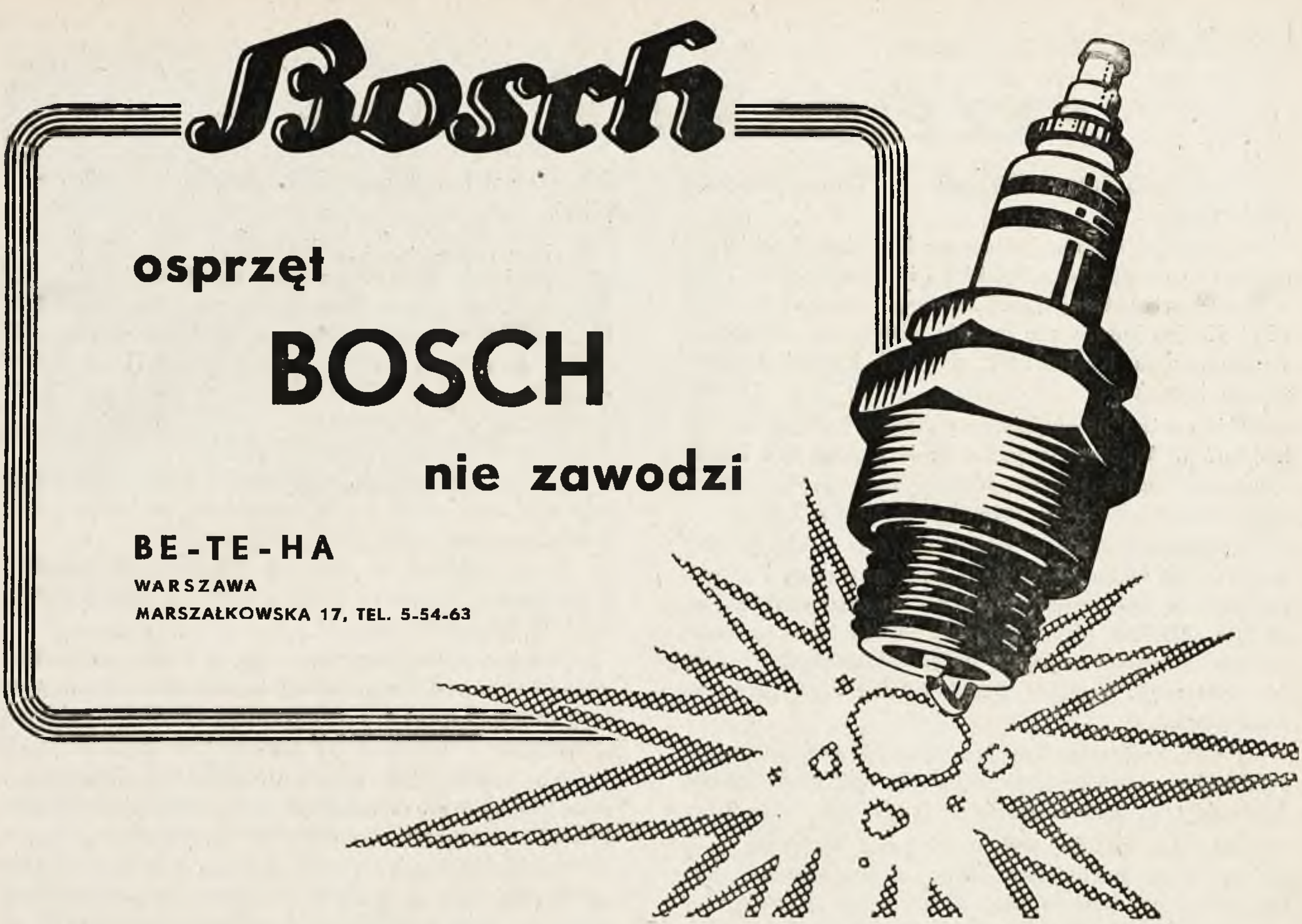
nowoczesnych metodach konstrukcji, przy ilościach umożliwiających produkcję w pełni masową, cyfra ta jeszcze nie wydaje się realną. Ile będzie wynosić dopłata państwa i na jakich podstawach gospodarczych oparte są źródła premii, trudno dociec. Wiemy tylko, że faktem jest zarówno cena jak i realizacja samochodu ludowego.

Mechanicznie samochód K. d. F. nie przedstawia nic rewelacyjnego, jednak rozwiązanie już znanych form konstrukcyjnych jest tak proste i celowe, rezultaty tak doskonałe i zgranie poszczególnych zespołów — tak idealne, że całość stanowi swego rodzaju rewelację.

Podwozie połączone z samonośną karoserią w jedną stalową całość — ma formę podłogi z wyprasowanym tunelem centralnym zakończonym widelcowymi usztywnieniami. Wszystkie koła zawieszone niezależnie i resorowane na wałkach skrętnych, podwójnych na przodzie w formie wałków resorujących i amortyzujących i pojedyńczych w tyle z amortyzatorami hydraulicznymi. Konstrukcja zawieszenia odznacza się wielką prostotą i wytrzymałością. W przedniej części wozu, pod maską znajduje się zapasowe koło, zbiornik paliwa i miejsce na bagaż. W tyle za siedzeniem mamy znów miejsce na bagaż, a w samym końcu silnik i skrzynkę biegów.



Sznur wozów K. d. F. w Magdeburgu nad Elbą



Silnik czterocylindrowy, górno-zaworowy, ustawienie cylindrów przeciwległo-poziome, po dwa z każdej strony. Pojemność 986 ccm. moc 23,5 KM. przy 3000 obr./min. Chłodzenie powietrzne przy pomocy turbiny, stałe bez względu na szybkość samochodu. Wbudowany grzejnik powietrzny.

Skrzynka biegów 4-o biegowa i bieg wsteczny. Dwa górne biegi synchronizowane.

Wymiary wozu: rozstaw osi 2400 mm. rozstaw kół: 1290 mm. przód, 1250 mm. tył. Całkowita długość 4,20 m. Szerokość 1,55 m. wysokość 1,55 m. Prześwit 22 cm. przy pełnym obciążeniu 4 osób i 50 kg. bagażu. Waga własna 650 kg. Jest to więc samochód lekki i stosunek wagi do mocy wyjątkowo korzystny i spotykany tylko przy otwartych samochodach sportowych. Tym jak i doskonałym oprofilowaniem należy między innymi tłomaczyć wysoką sprawność wozu, a w szczególności szybkość i zdolność pokonywania wzniesień. — Przy 3000 obrotów K. d. F. robi równo 100 km/g. przyczym może utrzymywać tę szybkość stale bez zagrzania i wibracji. Przeciętne 70 km/g. na ciężkich drogach górskich i przeszło 90 km/g. na autostradach są z łatwością osiągane. — Pokonywanie wzniesień z pełnym obciążeniem: 9% na 3-im biegu, 18% na drugim biegu i 32% na 1-ym biegu. Akceleracja do 60 km/g. w 14 sek. Hamowanie z 40 km/g. na 7 m. Zużycie paliwa przy przeciętnej 90 km/g — 7 l. przy 70 km/g. około 6 l. na 100 km.

Nadwozie całkowicie stalowe wykonywane jest w dwóch wersjach: kareta i kabrio-kareta. Wygodne rozmieszczenie 4-ch osób. Całkowita przestrzeń użytkowa — między osiami.

Wyposażenie obejmuje normalne wskaźniki, podwójną wycieraczkę, dwie lampy czerwone i lampę stop, kierunkowskazy i miejsce na specjalnie dla K. d. F. budowanego odbiornika radiowego. Wykończenie dość surowe, obicie i galanteria gatunkowo niska. Otrzymując jednak dobre wykonanie mechaniczne, trudno oczekiwać świńskiej skóry i aksamitu „za jedne 980 mk."

Ponieważ samochód K. d. F. ma być udostępniony szerokim masom pracowników przy zarobkach już od 300 mk. miesięcznie, więc i forma kredytowa jest wyjątkowo łatwa. Minimum wynosi 5 mk. tygodniowo. Ubezpieczenie, specjalnie dla K. d. F. — 1 mk. tygodniowo. Udział przedsiębiorstw w formie dotacji dla pracowników wynosi od 30% wartości wozu, jeżeli pracownik ma powyżej 5 lat służby w jednym przedsiębiorstwie, do całkowitej wartości wozu przy 15 latach służby. — Nakręcanie koniunktury obejmuje tu wszystkie możliwe fazy kupna i użytkowania samochodu. — Na zakończenie ma być wprowadzone zaniechanie produkcji wszystkich samochodów o pojemności w okolicach 1 l. aby nie stwarzać konkurencji dla K. d. F. Marzenie naszego zmotoryzowanego sąsiada stało się faktem dokonanym. Niemcy mają samochód ludowy!

B. Ł.

Leopold Marschak

PRZELOTEM W KOWNIE

Najkrótsza droga z Warszawy do Kowna prowadzi przez Okęcie.

O godz. 8 rano wsiadłem na lotnisku okęckim do expressu powietrznego Polskich Linii Lotniczych, a już w sto minut później nasz Lockheed, noszący inicjały B. G. K., (co jednak nie ma nic wspólnego z Bankiem Gospodarstwa Krajowego), dotykał kołami kowieńskiego lotniska.

Cóż można powiedzieć o podróży, która trwa tak krótko? W Warszawie padał drobny deszczyk i było ciepło, im dalej jednak posuwaliśmy się na północ, tym bielsza od śniegu stawała się ziemia i lasy.

Lecieliśmy nisko — pod chmurami — sto metrów nad ziemią. Odnalazłem nasz kurs na mapie i z twarzą przy szybie szukałem jezior Augustowskich. Daremnie. Zamiast jezior ciągnęły się to lasy, to znów wielkie śniegiem pokryte pola. Gdzieniegdzie tylko — folwarczek. Większy domek i kilka krytych słomą chałupinek.

Polska to jeszcze, czy już Litwa? Z góry nie widać szlabanów granicznych, choćby się nad nimi leciało. A powietrzna brama wlotowa? O niej wie tylko pilot.

Jak się okazało, byłem 80-tym pasażerem „Lotu" na tym stosunkowo słabo uczęszczanym szlaku. 81-ym był pewien pan, który przez dłuższy czas nie mógł dojść do porozumienia z litewskim celnikiem. Wiózł bowiem ze sobą próbki polskiej porcelany. Nie na handel, lecz na pokaz. Dlaczegoż by polskiej porcelany nie wprowadzić do litewskich sklepów? Ale celnik żądał „patentu" na prawo handlu i do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez wyższe władze — polskie talerze, filiżanki i wazy zostały zatrzymane w biurze celnym. Pilnował ich piesek z majoliki.

* * *

Taksówka, będąca na usługach Lenkijos Oro linijos (tak brzmi po litewsku nazwa Polskich Linii Lotniczych), wiezie nas do miasta. Szosa niezła. Mijamy domki murowane i drewniane. Dużo drewnianych.

— Czy to przedmieście?

— Nie, jesteśmy już w Kownie.

Szofer, jak zresztą większość starszej generacji mieszkańców, mówi nieźle po polsku, wtrącając niekiedy rosyjski wyraz.

Stop. Jesteśmy w centrum. Policjant w granatowym mundurze i w czapce z czerwoną kitą, reguluje ruch w Alei Wolności.

Nowa to, dość szeroka ulica o dwóch jednokierunkowych jezdniach. Pośrodku zieleniec i dwa szpalery drzew. Ławki dla publiczności i budki z napisem „Telefonas": automaty uliczne.

Nie daleko stąd, do ul. Orzeszkowej, Ozeskienes, a na niej pod nr. 12 redakcja codziennego pisma „Dzień Polski" — Gazety Polaków Kowieńskich.

Patrzę na zegarek. Jeszcze nie ma 4-ch godzin od chwili mego wyjazdu z Warszawy, a już zdołałem zgrubsza poznać śródmieście Kowna. Nie wielkie to śródmieście jak na warszawskie stosunki. Jego główną arterią jest Al. Wolności, o której Litwini mówią z odcieniem dumy: — To wszystko zbudowane w ciągu ostatnich kilkunastu lat. I bruki, i chodniki szerokie, i te wysokie domy, zaopatrzone w kanalizację, elektryczność, a nawet wanny.

W starym Kownie, które zwiedzimy za chwilę, łazienka i dziś jeszcze należy do rzadkości.

W kierunku dworca biegną wielkie autobusy. Tramwajów nie ma. Był konny, ale go zlikwidowano przed 9-ma laty. Litwini w dziedzinie komunikacji miejskiej przeskoczyli jeden etap: z koni przeszli na autobusy, nie próbując nawet zelektryfikować sieci tramwajowej. Dobrze uczynili.

Osobliwością komunikacyjną Kowna jest kolejka górska, taka jak u nas w Krynicy lub na Gubałówce. Za 10 centów, a więc mniej więcej 10 gr. jedzie się na Górę Zieloną do dzielnicy willowej. Piękny stamtąd widok i rozle-



Na ulicach Kowna: charakterystyczne sanie.



Kowno; postój dorożek samochodowych.

gły. Na miasto i jego okolicę, na most, na rzekę. Na górze wiele drewnianych, schludnych domów.

Zjeżdżamy kolejką wdół. Idąc w kierunku starego miasta mijamy po drodze drewniany, pochylony od starości, zielonkawą farbą pokryty dom, wychodzący bokiem na jezdnię.

— Tu miał mieszkać Adam Mickiewicz — mówi mi mój towarzysz, Polak z Kowna. Zdania są na ten temat podzielone: jedni twierdzą, że wieszcz tę właśnie chałupkę, a dawny folwarczek obrał za swoje mieszkanie, inni temu przeczą.

* * *

Stare Kowno nie przedstawia się ponętnie. Ulice źle zabrukowane i skąpo wieczorem oświetlone. Małe domki o głębokich prowincjonalnych podwórzach, małe sklepy o niezbyt obfitym wyborze towarów. Powiew nowoczesności i postępu, widniejący już w centrum Kowna, zatrzymał się u progu starego miasta. Nowe gmachy: muzeum narodowe, bank rolnictwa, gmach sejmu i ministerstwa sprawiedliwości, wszystko zbudowane zostało w pobliżu Alei Wolności.

W litewskiej restauracji gawędzimy o potrzebach, brakach i bolączkach Kowna. Tu na pierwszy plan wysuwa się sprawa mieszkań.

Wobec braku wolnych lokali ceny ich zostały wyśrubowane do poziomu 100 litów na izbę, a więc około 300 zł. za niewielkie 2—3 pokojowe mieszkanie. Na budownictwo mieszkalne nie ma kredytów publicznych. Dopiero teraz państwo zamierza subsydiować budowę specjalnych domów dla urzędników.

— A zarobki — pytam. — Czy stoją na poziomie kosztów utrzymania?

— Nie. Ale stopa życiowa Litwinów jest bardzo skromna. Układają więc jako tako swój budżet domowy, wystrzegając się deficytu. Tę skromność i oszczędność można zaobserwować na ulicach Kowna. Podczas kilkugodzinnego spaceru dostrzegłem u pań mniej futer i niebieskich lisów, niż to się widuje w niedzielne popołudnie w jednej warszawskiej kawiarni. I to mimo legendy o niebywałej taniości futer na Litwie.

* * *

Zapada zmierzch. Zapalają się reklamy świetlne kilku kin, wyświetlających głównie filmy amerykańskie. Film litewski poza tygodnikiem aktualności znajduje się jeszcze w powijakach. Rozpoczęto wprawdzie nakręcanie w Kownie i zagranicą wielkiego filmu o treści patriotycznej, ale jeszcze nie prędko ukaże się on na ekranach kin kowieńskich. Teatry za to, a raczej jeden teatr państwowy, grający na przemian operę, dramat, komedię popularyzującą sztukę litewską, przeplatając premiery swoich autorów Szekspirem, Dickensem, Shaw'em, Hauptmanem.

Miejsca nie są drogie: za dwa lity można mieć krzesło na parterze, to też teatr kowieński nie może się skarżyć na brak frekwencji.

Teatr, kino, dwie kawiarnie — oto gdzie poza domem koncentruje się życie towarzyskie Kowna. Dwie największe restauracje hotelowe zamykane są o godz. 2-giej w nocy.

Ulice skąpo jedynie oświetlone latarniami sprawiają w nocy wrażenie wymarłych. Cicho wszędzie, pusto wszędzie. Mimowoli na widok kilku osób, idących późną nocą w dość wesołym nastroju Al. Wolności cisnęło mi się na usta pytanie:

„Skąd wracają Litwini? Czy z nocnej wracają wycieczki.



Kolejka na Zieloną Górę w Kownie.

Omyliłem się. To nie byli Litwini. Dość głośno i wyraźnie rozmawiali po niemiecku.

* * *

Drogę powrotną odbyłem już pociągiem. Po nowym torze i przez nowozbudowaną stację graniczną. W całym wagonie, opatrzonym napisem „Kaunas — Warszawa" jechał poza mną tylko jeden pasażer. Obywatel litewski jak zdołałem zauważyć przy kontroli paszportów. Gdy znaleźliśmy się już po naszej stronie, mój sąsiad pochylił się do mnie i rzekł dość dobrą polszczyzną:

— Po raz pierwszy od lat 20-tu jadę do Polski. Bardzo jestem ciekawy, jak wygląda. I dodał nieco ciszej: — Bo ja, proszę pana, pochodzę z Radomia...

W. Starża

Nomenklatura opon samochodowych

Opony samochodowe przechodziły rozmaite stadia rozwoju, zanim otrzymały dzisiejszy kształt, wygląd i formę.

Dzięki temu również przyjęły się przeróżne sposoby oznaczania opon, w których bardzo często automobilista amator nie może się zorientować. Różnorodność oznaczeń wydaje się niezawodnie zagadką krzyżykową, jednakże każde oznaczenie ma — że się tak wyrażę — swoją historię i swoje specjalne znaczenie.

Pierwsze opony, były oponami rowerowymi. — Oznaczano je dwoma cyframi w calach angielskich „np. 28 $\times$ 1½". Z dwóch cyfr, pierwsza oznaczała średnicę opony na kole w stanie napompowanym, a druga szerokość (przekrój) opony w calach.

W oponach samochodowych zarzucono oznaczenie w calach, a przyjęto w milimetrach, wyrażone również dwoma cyframi połączonymi znakiem mnożenia.

Pierwsza z tych cyfr miała oznaczać średnicę zewnętrzną pneumatyku, druga zaś jego przekrój (grubość) w stanie napompowanym.

Aby jednak wymiary opon łatwiej było zapamiętać, wymiary zaokrąglono i ustalono oznaczenie opon z dużym przybliżeniem. W ten sposób oznaczenie milimetrowe nie podawało wymiarów rzeczywistych i nie pozwalało na określenie jedynego ,właściwie zupełnie stałego wymiaru t. j. średnicy obręczy.

I tak np. zdawało by się, że obręcz, na którą pasuje opona 880 $\times$ 120, powinna posiadać średnicę:

$$880 - 2 \times 120 = 880 - 240 = 640 \text{ m/m},$$

gdy tymczasem rzeczywisty wymiar odpowiedniej obręczy wynosił 630 m/m. Opisane powyżej oznaczenie milimetrowe dziś już zarzucono; pozostało ono tylko dla nieużywanych już opon z tak zwanymi rantami.

Gdy pojawiły się opony bezrantowe wprowadzono oznaczenie w calach i to dwu rodzai: inne dla opon wysokiego ciśnienia a inne dla balonowych (niskiego ciśinenia). I tak: opony wysokiego ciśnienia oznacza się w calach dwoma cyframi połączonymi znakiem mnożenia. Pierwsza z cyfr oznacza zewnętrzną średnicę opony, a druga jej grubość (przekrój w świetle) — w stanie napompowanym. Oznaczenia są przytem tak dobrane, że różnica pierwszej cyfry i podwojonej drugiej daje zawsze średnicę rzeczywistą obręczy.

A więc opona wysokiego ciśnienia wymiaru 32 $\times$ 16, pasuje na obręcz: 32 — 12 = 20".

W ten sposób w oznaczeniu tym przyjęto, że przekrój opony w stanie napompowanym jest zawsze okrągły.

Przekroje opon wzrastają od 3½" do 5" co pół cala, powyżej zaś 5" co jeden cal, oznacza się je w całych calach lub też w calach z ułamkiem zwykłym (nie dziesiętnym!).

Najczęściej używane wymiary opon wysokiego ciśnienia podano w poniższej tablicy.

	Przekrój opony w calach	3½	4	4½	5	6	7	8	9	10
Średnica obręczy	20"	—	—	—	30	32	34	36	38	—
	22"	—	—	—	—	—	36	38	—	—
	23"	30	31	32	33	—	—	—	—	—
	24"		32	33	34	36	38	40	42	44
		Zewnętrzne średnice opon								

Aby zastosować wymiar zastępczy, należy zamontować oponę wymiaru większego, następującą bezpośrednio w tej samej linii poziomej powyższej tablicy. — A więc opona 32 $\times$ 6 może być zastąpiona przez oponę 34 $\times$ 7.

W celu odróżnienia opon niskiego ciśnienia (balonowych) od opon wysokiego ciśnienia, opony balonowe oznacza się odmiennie, a mianowicie również dwoma cyframi, jednakże w ten sposób, że pierwsza cyfra oznacza przekrój w świetle (grubość) opony a druga średnicę obręczy. Grubość (przekrój w świetle) opony oznacza się w całych calach lub też w calach z ułamkiem dziesiętnym. Gdy grubość opony wyrażona jest w całych calach dodaje się dwa zera po przecinku.

Mamy więc opony balonowe wymiarów:

5.00 — 17, 4.00 — 18 i t. d.

W oznaczeniu obie cyfry łączy się nie znakiem mnożenia a kreską. — Używane średnice obręczy dla wozów osobowych i ciężarowych są następujące: 17", 18", 19", 20", 21", 22" i 24". —

Wymiary opon wzrastają (aż do średnicy w świetle 7.50") co 0.25", potym zaś co 0.75 cala.

Spotykamy więc wymiary opon:

4.00 — 17, 4.50 — 18, 4.75 — 18, 5.00 — 18,
. . . . . 5.25 — 18, ... 5.50 — 20, : : : :
. . . . . . 6.00 — 20, ... : 9.00 — 22 i t: d:

Istnieje również oznaczenie centymetrowe (metryczne) opon balonowych na specjalne obręcze. Do takich należą: 12×45; 13×45; 14×50; 15×50 i t. d.

Pierwsza cyfra oznacza przekrój opony w świetle w centymetrach, druga średnicę obręczy również w centymetrach. W niektórych katalogach opon oznaczenie te zaopatruje się dodatkowo literami S. S. — co oznacza Straight Side — = brzeg prosty — w odróżnieniu od opon z rantami. (B. E.).

Pozatym istnieją (jak dotąd) trzy sposoby oznaczania opon specjalnie niskiego ciśnienia t. j. tak zwanych super balonowych, a mianowicie:

1) cale — cale, podobnie jak opony balonowe. Są to opony na obręcze: 13", 15" i 16", a więc naprzykład: 4.25 — 13, 5.50 — 15, 6.00 — 16, 7.00 — 16,

2) milimetry × centymetry. Pierwsza cyfra w tej nomenklaturze oznacza przekrój opony w świetle, druga zaś średnicę obręczy (specjalnej).

W kraju z opon tego rodzaju wyrabia się wymiary: 130 × 40, 160 × 40 i 180 × 40. Prócz tego istnieją jeszcze: 120 × 40, 140 × 40 i 150 × 40.

3) mm. — cale, — opony specjalnie niskiego ciśnienia na obręcze standartowe, a mianowicie: 210 — 20, 230 — 20 i 300 — 20. Pierwsza cyfra oznacza tutaj przekrój opony w świetle, a druga średnicę obręczy w calach. Prócz wyżej wskazanych trzech używanych najczęściej a wyrabianych w kraju opon, spotyka się jeszcze opony superbalonowe oznaczane w systemie „mm — cale" na obręcze 18, 22 i 24 cale, jak np. 210 — 18, 250 — 20, 250 — 22, 270 — 22, 190 — 24.

WYNIKI OFICJALNE

II Turystycznego Raidu Zimowego Polskiego Touring Klubu 24 – 26 luty 1939 r.

Nr. start.	Nazwisko zawodnika	Marka sam.	Punkty karne	Medal	Czas próby 1	Czas próby 3	Nagrody
				KLASA IV.			
1	Sporny Eugeniusz . . .	Buick 41	—	złoty	48 sek.	3 min. 53	1) Nagr. Prez. m. st. W-wy 2) Nagr. Zarządu Miejskiego m. Kosowa. 3) Nagr. F-my Vacuum Oil Comp.
2	Rychter Witold	Chevrolet	—	złoty	49 sek.	3 min. 50	1) Nagr. K. K. O. Powiatu Warsz. 2) Nagr. F-my „Gazy Ziemne". 3) Nagr. F-my „Be-Te-Ha"
3	Zagórna Stella	„	24,5	brązowy	49 sek.	3 min. 53	1) Nagr. Tow. Ubezp. „Patria". 2) Nagr. F-my „Karpaty" 3) Nagr. F-my Skowroński, Jankowski i S-ka.
4	Mazurek Aleksander . .	„	—	złoty	50 sek.	3 min. 38	1) Nagr. Wojew. Warsz. Jerzego Paciorkowskiego. 2) Nagr. Zarządu Miejskiego m. Zakopane. 3) Nagr. F-my Lilpop, Rau i Loewenstein. 4) Nagr. F-my „Gazy Ziemne".
5	Wolman Edward	Peugeot	2	srebrny	52 sek.	4 min. 19	1) Nagr. F-my „Zorel".
				KLASA III.			
8	Kleiber Aleksander . . .	Steyr 120	5,8	srebrny	58 sek.	4 min. 43	1) Nagr. F-my „Steyr".
9	Dodacki Jerzy	B. M. W.	—	złoty	54 sek.	3 min. 32	1) Nagr. Zarządu Miejskiego m. Zakopane.
10	Katelbach Andrzej . . .	B. M. W.	2,7	srebrny	56 sek.	4 min. 25	1) Nagr. F-my „Englebert".
12	Kruciński Aleksander .	P. Fiat 518	12,8	srebrny	1 min. 01	5 min. 18	
14	Podgórski Andrzej . . .	„	27,8	brązowy	1 min. 01	4 min. 33	
15	Stankiewicz Witold . .	„	15,3	srebrny	1 min. 04	5 min. 30	
16	Kossobudzki Stan. . . .	„	63	plakieta	1 min. 04	5 min. 11	
17	Grąbczewski Stanisław	„	116,2	plakieta	1 min. 01	7 min. 22	
18	Kossowski Wiesław . .	„	1 ,8	srebrny	1 min. 05	5 min. 13	
19	Perepeczko Florian . .	„	12 4	srebrny	1 min. 05	5 min. 05	1) Nagr. F-my „Polmin".
20	Petzen Aleksander . . .	„	5 4	srebrny	1 min. 01	4 min. 41	
21	Pytkowski Tadeusz . . .	„	21,5	brązowy	1 min. 07	5 min. 47	
22	Walter Ernest	„	5,2	srebrny	1 min. 03	4 min. 40	1) Nagr. Państw. Zakł. Inż. 2) Nagr. F-my Lilpop, Rau i Loewenstein. 3) Nagr. F-my „Polmin". 4) Nagr. D-cy Br. Panc. Gen. Bryg. Stan. Kozickiego.

Nr. start.	Nazwisko zawodnika	Marka sam.	Punkty karne	Medal	Czas próby 1	Czas próby 3	Nagrody
23	Wnukowski Mieczysław	„	16,3	srebrny	1 min. 07	3 min. 11	
24	Kaczyński Stanisław . .	„	18,9	srebrny	1 min. 07	3 min. 09	
25	Rudnicki Janusz	„	74,5	plakieta	1 min. 09	3 min. 36	
26	Mackus Adam		23.4	brązowy	1 min. 05	4 min. 54	
27	Kołaczkowski Wojciech	Citroen	—	złoty	53 sek.	3 min. 36	1) Nagr. Sekcji Sam. PTK.
28	Podoski Jan	„	—	złoty	52 sek.	3 min. 51	1) Nagr. Starosty Kosowskiego Kazimierza Fiali 2) Nagr. F-my Vacuum Oil Comp. 3) Nagr. F-my „Be-Te-Ha“
29	Strenger Jerzy	“	10,3	srebrny	58 sek.	4 min. 53	1) Nagr. F-my „Karpaty“.
				KLASA II.			
33	Kannenberg Zofia . . .	Steyr 200	13,4	srebrny	1 min. 05	3 min. 11	1) Nagr. Sekcji Sam. PTK. 2) Nagr. F-my „Steyr“.
34	Kleinadel Jerzy	Fiat 1500	9,4	srebrny	1 min. 02	4 min. 51	1) Nagr. Przew. Kom. Sport. Aleks. Jerzego Wygarda.
35	Marek Tadeusz	Opel-Olympia	—	złoty	54 sek.	4 min. 04	1) Nagr. F-my Lilpop, Rau i Loewenstein. 2) Nagr. F-my „Gazy Ziemne“. 3) Nagr. F-my „Gazy Ziemne“. 4) Nagr. F-my Skowroński, Jankowski i S-ka.
36	Starorypiński Henryk	Opel-Olympia	0.2	srebrny	56 sek.	4 min. 05	
37	Prądzyński Stanisław .	Skoda	56	plakieta	1 min. 05	3 min. 19	1) Nagr. F-my „Gazy Ziemne“. 2) Nagr. F-my Skowroński, Jankowski i S-ka.
38	Borowik Lucjan . . .	Lancia	—	złoty	1 min. 05	3 min. 22	1) Nagr. Komisarza Rządu m. st. Warszawy. 2) Nagr. Zarządu Miejskiego m. Zakopane. 3) Nagr. Gen. Dr. Góreckiego. 4) Nagr. F-my Vacuum Oil Comp. 5) Nagr. F-my „Be-Te-Ha“ 6) Nagr. F-my W. Krzeczkowski. 7) Nagr. F-my „Gentleman“.
39	Krzeczkowski Wacław	Lancia	—	złoty	54 sek.	3 min. 43	1) Nagr. Starosty Kosowskiego. 2) Nagr. F-my „Stomil“. 3) Nagr. F-my „Karpaty“. 4) Nagr. F-my „Karpaty“.
40	Rozenblatt Tadeusz . .	Fiat 1100	4,8	srebrny	1 min. 01	4 min. 28	

Nr. start.	Nazwisko zawodnika	Marka sam.	Punkty karne	Medal	Czas próby 1	Czas próby 3	Nagrody
				KLASA I.			
41	Kluz Stanisław	Aero 30	—	złoty	1 min. 10	6 min. 06	1) Nagr. F-my „Stomil".
42	Szachowski Michał . . .	Skoda	—	złoty	1 min. 04	5 min. 16	1) Nagr. Zarządu Miejskiego m. Zakopane. 2) Nagr. Zarządu Miejskiego m. Krynica. 3) Nagr. Wydziału Pow. Kosów.
43	Mikucki Ksawery	Steyr 50	3,6	srebrny	1 min. 14	6 min. 37	1) Nagr. F-my „Steyr".
44	Jakubowski Józef . . .	D. K. W.	33	brązowy	1 min. 12	5 min. 41	1) Nagr. F-my Skowroński, Jankowski i S-ka. 2) Nagr. F-my „Gazy Ziemne".
45	Sokopp Edward	D. K. W.	1,8	srebrny	1 min. 14	6 min. 28	1) Nagr. F-my Vacuum Oil Comp.
46	Maliszewski Bogusław .	D. K. W.	1,5	srebrny	1 min. 13	6 min. 05	1) Nagr. Prezesa P.K.O. Dr. Henryka Grubera. 2) Nagr. F-my „Polmin".
47	Polański Henryk	D. K. W.	—	złoty	1 min. 11	6 min. 05	1) Nagr. Wojew. Stanisławowskiego Stan. Jareckiego. 2) Nagr. Ligi Popierania Turystyki. 3) Nagr. F-my „Be-Te-Ha"

NAGRODY PRZECHODNIE.

Nagroda Ministra Spraw Wojskowych — dla najlepszego zespołu fabrycznego — zespół D. K. W. w składzie: Jakubowski, Sokopp, Maliszewski.

Nagroda Wiceministra Komunikacji inż. Aleksandra Bobkowskiego — dla najlepszego zespołu klubowego zespół Automobilklubu Polski w składzie: Rychter, Mazurek, Krzeczkowski.

Nagroda Prezydenta m. Lwowa — dla najlepszego zespołu wojskowego — zespół wojskowy A.K.S.C.W. Br. Panc. Modlin, w składzie: kpt. Kossowski, kpt. Perepeczko, por. Petzen.

NAGRODY REGULAMINOWE.

I Nagroda — dla najlepszego zespołu klubowego — zespół Automobilklubu Polski w składzie: Rychter, Mazurek, Krzeczkowski.

II Nagroda — dla najlepszego zespołu klubowego — zespół Polskiego Touring Klubu w składzie: Marek, Starorypiński, Borowik.

I Uagroda — dla najlepszego zespołu fabrycznego — zespół D. K. W. w składzie: Jakubowski, Sokopp, Maliszewski.

Startowało 44 zawodników, ukończyło raid 40 zawodników, w tym:

12 zawodników ze złotym medalem,

19 zawodników ze srebrnym medalem,

5 zawodników z brązowym medalem,

4 zawodników otrzymało plakiety.



Turystycznym Raidzie Zimowym

STARTOWAŁY 4 SAMOCHODY DKW

NAGRODA

P. Ministra Spraw Wojsk. Generała Tadeusza Kasprzyckiego

DLA NAJLEPSZEGO ZESPOŁU FABRYCZNEGO

przyznana została pp. *J. Jakubowskiemu, B. Maliszewskiemu* **i** *G. Sokoppowi* **na samochodach DKW, oraz**

ZŁOTY MEDAL

p. *H. Polańskiemu* **również na DKW**



WARSZAWSKA SPÓŁKA SAMOCHODOWA

Salon i Sprzedaż:
MAZOWIECKA 11, TEL. 519-34, 519-24

Skład części i stacja obsługi
TWARDA 64, TEL. 519-33

PRZEBIEG II TURYSTYCZNEGO RAIDU POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Stosownie do przepisów regulaminu, w dn. 23 lutego wszystkie wozy biorące udział w Raidzie zostały przyjęte przez Komisję Techniczną i zaparkowane w garażu na Dynasach. Przyjmowanie wozów przeprowadził inż. Czesław Gorzelański przy udziale oficerów broni pancernej. Przyjęcie i zaparkowanie wozów odbyło się w godz. od 16 do 20 poczym zamknięcie parku przeprowadziło Kierownictwo parku i oficerowie broni pancernej.

24 lutego o godz. 7-ej z rana wyruszyło z garażu na Dynasach w Warszawie 44 wozy na start do II-go Turystycznego Raidu Zimowego P. T. K. Start odbył się ze skrzyżowania szos na Garwolin i Mińsk Maz. pod Warszawą.

Wozy, jak wiadomo, były podzielone na 4 klasy: w I-ej klasie wozów o litrażu do 1000 cm., startowało 7 maszyn, w czym 4 D. K. W., jeden Steyr 50, jedna Skoda i jedno Aero 30; w klasie II-ej wozów o litrażu do 1500 cm., startowało 8 wozów, w czym jeden Steyr 200, 1 Fiat 1500, jeden Fiat 1100, 2 Opel-Olympia, 2 Lancia i 1 Skoda M. C.; w klasie III-ej do 2000 cm., startowało 23 wozy, w czym 15 łazików wojskowych — Fiat 518, 3 Citroeny, 11 S, 2 Lancie, 2 B. M. W., 1 Steyr 120; w klasie I-ej startowało 6 wozów w czym 1 Buick, 3 Chevrolety, 1 Steyr 220 i 1 Peugeot.

Start odbywał się w warunkach silnej wichury, co wpływało ujemnie na osiągane szybkości, szczególniej małych wozów i dawało różnice w osiąganych czasach, powstałe przez gwałtowne zrywy wichury. Starterem był p. inż. Bohdan Lubiński. Na starcie obecni byli: Prezes Polskiego Touring Klubu — Min. Wierusz-Kowalski, Gen. Stanisław Kozicki, D-ca Broni Pancernej, Płk. Eugeniusz Wyrwiński i Ppłk. Andrzej Meyer.

Próba szybkości płaskiej rozpoczęła się punktualnie o godz. 8-ej rano. Wozy startowały co 2 minuty, odbywając próbę szybkości na pierwszym kilometrze trasy ze startu stojącego. Wszystkie wozy wystartowały w czasie przepisanym.

Dr. Peter Wessely na 20 klm. przed Lublinem, z powodu pęknięcia półośki, był zmuszony do wycofania się z Raidu.

Pod Stanisławowem pułk. Góreckiemu pękł karter kierownicy, co zmusiło go do wycofania się z Raidu. Naprawił on jednak defekt w ciągu nocy i kontynuował Raid poza konkursem, wykazując tym dużą tężyznę sportową.

Na etapie I-ym otrzymali punkty karne:

Nr. start.			
3.	Zagórna Stella, zmyliła trasę koło Kołomyi i spóźniła się na metę w Kosowie o	26 min.	13 p. k.
14.	kpt. Podgórski	48 „	24 „
16.	por. Kossobudzki	103 „	51,5 „
23.	kpt. Pytkowski	1 „	0,5 „
23.	kpt. Wnukowski	3 „	1,5 „
24.	płk. Kaczyński	15 „	7,5 „
25.	rtm. Rudnicki	20 „	10 „
26.	kpt. Mackus	13 „	6,5 „
29.	J. Strenger	5 „	2,5 „
44.	J. Jakubowski	49 „	24,5 „
46.	B. Maliszewski	2 „	1 „

Na II etapie — przed Stryjem wycofał się z Raidu inż. Polturak, skutkiem defektu — zerwanie krzyżaka półośki.

Punkty karne za opóźnione przybycie na metę do Krynicy otrzymali:

Nr. start.			
13.	Zagórna St.	19 min.	9,5 p. k.
17.	kpt Grąbczewski	141 „	70,5 „
25.	rtm. Rudnicki	95 „	47,5 „
37.	Prądzyński St.	78 „	39 „
46.	Maliszewski B.	1 „	0,5 „

Na etapie III.

Przed Krościeńkiem był zmuszony do wycofania się z Raidu J. Ripper na skutek defektu powstałego przez zatarcie się łożyska przedniego koła.

Punkty za spóźnione przybycie na metę do Zakopanego otrzymali:

Nr. start.			
21.	kpt. Pytkowski	8 min.	4 p. k.
23.	kpt. Wnukowski	6 „	3 „
26.	kpt. Mackus	1 „	0,5 „
44.	J. Jakubowski	17 „	8,5 „

Poza konkursem przebyli trasę i brali udział w próbie szybkości górskiej pp. płk. Górecki Janusz na Fiat 518, który wskutek spóźnienia na I etapie stracił szanse na zdobycie medalu oraz inż. Leopold Polturak na Lancii, który na II etapie miał spóźnienie niweczące jego szanse na zdobycie medalu.

Regulamin nie przewidywał klasyfikacji ogólnej. Przyznanie złotych medali przysługiwało tym wszystkim zawodnikom, którzy przebyli wszystkie trzy próby i przegląd techniczny bez punktów karnych; srebrne medale przypadały tym uczestnikom raidu, którzy przebyli próby z punktami karnymi do 20;

wreszcie brązowe medale otrzymali ci zawodnicy, którzy w próbach otrzymali ponad 20, nie więcej jednak nad 50 punktów karnych.

W próbie szybkości płaskiej i górskiej o punktach karnych decydował czas przebycia wyznaczonej trasy w czasie nie gorszym od najlepszego zawodnika w danej klasie wozów z tolerancją 20 proc.

W próbie płaskiej najlepsze czasy uzyskali:

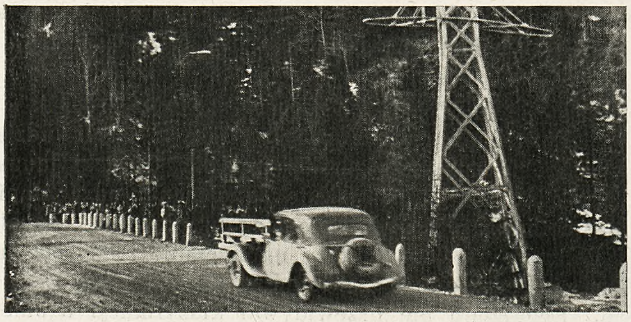
klasa IV	Sporny Eugeniusz na Buicku	48 sek.
„ III	Jan Podoski na Citroen	52 „
„ II	Tadeusz Marek na Opel Olympia	54 „
	i Wacław Krzeczkowski na Lancii	54 „
„ I	Szachowski na Skoda	64 „

W próbie szybkości górskiej najlepsze czasy uzyskali:

klasa IV	Aleks. Mazurek na Chevrolet	3 m. 38 sek.
„ III	Dodacki Jerzy na B. M. W.	3 m. 32 „
„ II	Borowik Lucjan na Lancii	3 m. 22 „
„ I	Szachowski Michał na Skoda	5 m. 16 „

●

W klasie I-szej wozów o litrażu 1000 cm. startowały 4 wozy DKW. Pomimo ciężkich warunków terenowych i silnej konkurencji złoty medal otrzymał p. Henryk Polański na DKW, srebrne medale otrzymali pp. red. E. Sokopp i B. Maliszewski, brązowy medal J. Jakubowski. Zespół „Dekawek" jako najlepszy zespół fabryczny uzyskał nagrodę Ministra Spraw Wojskowych Generała Kasprzyckiego. Zdobycie wielu cennych nagród jak również nagrody zespołowej jest miernikiem dostosowania wozów DKW do naszych warunków terenowych i drogowych, jak również wielu zalet technicznych przy silnej konkurencji innych marek fabrycznych. Dekawki jeszcze raz dowiodły, że są idealnym wozem na polskie drogi.



Inż. Podoski zdobywca złotego medalu: na wyścigu górskim.

Kategoria II-a wozów dużych do 2.000 cm³ była stosunkowo najsilniej obsadzona, gdyż startowały w niej aż 23 samochody, z których 15 łazików wojskowych. W kategorii tej zostały przyznane ogółem 3 medale złote, z których 2 zdobyte zostały przez samochody „CITROEN".

Na próbie szybkości płaskiej najlepszy wynik uzyskał p. Inż. Jan Podoski na Citroen'ie w bardzo silnej konkurencji, w której najgroźniejsze były 2 wozy B. M. W. oraz 2 Lancie, prowadzone przez wytrawnych kierowców. — P. Inż. Podoski po bezbłędnym przejściu reszty trasy uzyskał złoty medal.

Drugi „Citroen" prowadzony był przez znanego kierowcę p. por. Wojciecha Kołaczkowskiego, który w tym roku przeszedł na tę markę z Lanci. Zdobył on również złoty medal.



por. Kołaczkowski, zdobywca złotego medalu.

Kierowcą trzeciego samochodu „Citroen" „7" był p. Jerzy Strenger, który prowadząc najtańszy oraz najmniejszej mocy samochód w tej kategorii, przeszedł dobrze trasę oraz próby, uzyskując srebrny medal.



Jerzy Strenger na wirażu.

Maszyny, prowadzone przez wytrawnych kierowców pp. Kołaczkowskiego, Podoskiego i Strengera przejechały trasę Raidu na oleju „GALKAR-LUX" oraz na paliwie przeciwstukowym „LUXAL", produkowanym przez firmę „KARPATY".

Wyniki, jakie uzyskali ci zawodnicy w postaci dwóch medali złotych i jednego srebrnego, dowiodły istotnie wysokiej klasy użytego oleju, który po raz pierwszy zdał doskonale egzamin smarności i niezawodności.

Poza tym zespołem startował szereg innych maszyn również na paliwie LUXAL, względnie oleju GALKAR-LUX „Karpat".

Wymienić tu należy przede wszystkim p. Krzeczkowskiego, który jadąc na „Lancii" otrzymał złoty medal, zdobywając dwie cenne nagordy, ofiarowane przez „Karpaty", oraz p. St. Kluza z Poznania, który na „Aero" zdobył złoty medal.

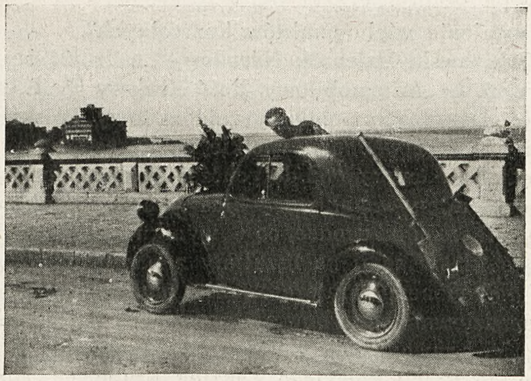
Niezwykła wyprawa samochodem FIAT 500

W dniu 3 marca powrócili do Warszawy młodzi pp. Stef. Oppenheim i p. St. Lukas, którzy odbyli samochodem FIAT 500 podróż przez Bałkany, Turcję do Persji, Iraku i Syrii.

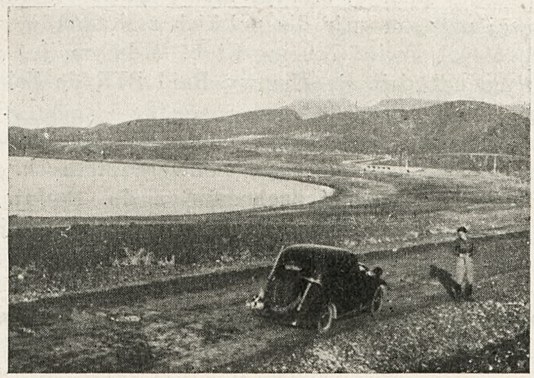
Pp. Oppenheim przejechali około **14.000 km.** przez bezdroża Azji Mniejszej i pustynię Syryiską, wśród nadzwyczaj ciężkich warunków atmosferycznych, 3 razy na wysokości 3.500 m.

Ciężka ta podróż wymagała dużego wysiłku i wytrwałości od podróżników oraz ogromnej wytrzymałości od samochodu, który przebył tą drogę z obciążeniem 3 osób + 100 kg. bagażu, przez kraje, w których stacje obsługi odległe były o 1000 – 2000 km., a stacje benzynowe niekiedy o 450 km.

Poniżej zamieszczamy kilka interesujących zdjęć z tej wyprawy.



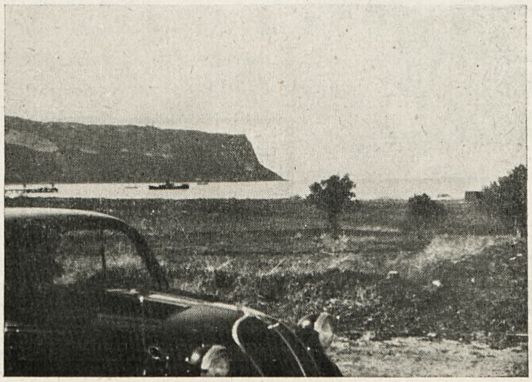
FIAT 500 w doskonałym stanie przybywa w drodze powrotnej do Damaszku.



Droga z Trypolisu do Antjochji.



„Karawana" wielbłądów w Syrii.



Krajobraz Syrii w okolicach Trypolisu.



FIAT 500 pp. Oppenheim w Bagdadzie.

Głosy prasy o II Turystycznym Raidzie Zimowym P. T. K.

(Opinia publiczna ustaliła opinię o II Raidzie Zimowym organizowanym przez Polski Touring Klub. Nie było w Polsce pisma, któreby nie interesowało się tą największą zimową imprezą sportowo-turystyczną. Ciekawsze głosy prasy podajemy, nadmieniając, iż jest to jedynie nieznaczny ułamek tych opinii które przez prasę polską w okresie grudzień—marzec w związku z naszą imprezą zostały podane. Red.).

„Czas“ w dn. 15 grudnia p. t. „Potężny Raid Zimowy“ pisze: „Sukces też zeszłorocznego Raidu Zimowego P. T. K. daje pewność, że interesująca ta impreza będzie mocno obsadzona i doskonale zorganiwana“.

„Ilustrowany Kurier Codzienny“ w dn. 17 grudnia w artykule: „Turystyczny Raid Zimowy P. T. K. atrakcyjną imprezą nadchodzącego sezonu“, pisze — Tradycyjną imprezą polskiego sportu motorowego staje się turystyczny raid zimowy P. T. K. organizowany w nadchodzącym sezonie zimowym po raz drugi na wielką skalę. Raid ma na celu przysposobienie kierowców i maszyn do jazdy turystycznej w zimowych warunkach“.

„Gazeta Polska“ w dn. 23 grudnia: „Organizatorzy utrudnili Raid przez wyznaczenie wysokich średnich oraz ustalenie wielu punktów kontrolnych“.

„Warszawski Dziennik Narodowy“ z dn. 21 stycz. 1939 r. p. t. „Automobilowy Raid Zimowy P. T. K.“ podaje: Drugi automobilowy raid zimowy Polskiego Touring Klubu wzbudził wielkie zainteresowanie, ze względu na odmienne od dotychczas stosowanego ujęcie regulaminu w zakresie klasyfikacji, punktacji i kontroli czasu na drodze, co w wyniku przerzuca decyzję o klasyfikacji na rezultaty z przejazdu trasy.

W Zakopanem zainteresowanie raidem jest wielkie, spodziewane jest bowiem pozostanie licznej rzeszy gości i zawodników z FIS-u na zakończenie II-go Zimowego Raidu Polskiego Touring Klubu.

„Dobry Wieczór — Kurier Czerwony“ z dn. 29 stycznia 1939 r. p. t. „Zimowy raid automobilistów do Zakopanego“ podaje: „Rallye Monte Carlo“ w skali krajowej przygotowuje dla polskich zawodników samochodowych Polski Touring Klub! W lutym, już po raz drugi odbędzie się Zimowy Raid PTK do Zakopanego.

Raid ten wzbudził duże zainteresowanie wśród automobilistów polskich, a nawet zagranicznych.

„Ilustrowana Polska Zachodnia“ z dn. 15 lutego 1939 r. p. t. „Sport i wychowanie fizyczne“ podaje:

Zbliża się start II Turystycznego Raidu Zimowego P. T. K. Założeniem raidu jest między in. przygotowanie kierowców i maszyn do jazdy w zimowych warunkach asmosferycznych i drogowych, to też nic dziwnego, że Raidem zaintersowało się wojsko; zgłoszono 11 wozów wojskowych — Fiat 518 •(łaziki) z płk. Góreckim na czele.

„Przegląd Sportowy" z dn. 23 lutego 1939 r. p. t. „Zimowy raid samochodowy pójdzie po drogach bez śniegu i lodu" podaje:

W tych nienormalnych „przedwiośnianych" warunkach rozgrywać się będzie II Zimowy Raid Turystyczny P. T. Klubu. Zimowy Raid bez śniegu i lodu w cieple i słońcu traci swój właściwy sens i założenie Ale trzeba przyznać, że samochód na gołych, podeschłych szosach wśród czerni lasów i stoków górskich znacznie więcej będzie pasował do otoczenia, niż narty i biała wiatrówka.

A więc? A więc będziemy zapewne świadkami takiej oto historii, że... wszyscy zawodnicy ukończą raid ex equo — ze złotymi medalami, lub też, o złotym medalu zadecyduje zgięcie błotnika spowodowanego przez... kamień rzucony przez wieśniacze dziecię wrogo nastawione do nowoczesnego środka komunikacji. Nie będzie więc zwycięzców i zwyciężonych, wszyscy będą zwycięzcy, każdy samochód i każdy kierowca będzie najlepszy — wszyscy będą zadowoleni...

„Kurier Warszawski" z dn. 24 lutego 1939 r. p. t. „II Zimowy Raid P. T. K. — rozpoczęty" m. in. podaje:

Rozpoczęty dziś raid przedstawia szczególne trudności w terenach górskich i nie sprawi — zdaje się — uczestnikom poważniejszych przykrości w jego początkach. Pomimo to od pierwszych chwil przedstawiać się będzie b. interesująco, gdyż w każdej z 4 klas, na jakie podzieleni są zawodnicy, zapowiada się ostra rywalizacja reprezentantów czołowej klasy raidowej.

„Gazeta Polska" z dn. 24 lutego 1939 r. p. t. „Międzynarodowy zimowy raid samochodowy P. T. K. na starcie" podaje m. in.: Impreza ze względu na spadły ostatnio śnieg będzie należała do bardzo ciężkich, tym bardziej, że regulamin stawia przed zawodnikami zadanie przebycia trasy z bardzo wysokimi szybkościami przeciętnymi.

„Dobry Wieczór — Kurier Czerwony" z dn. 25 lutego 1939 r. p. t. „Najgorsze drogi w Małopolsce" — W drodze z Warszawy do Kosowa wozy raidowe wśród tabunów koni, m. in. podaje:

Wzdłuż całej trasy wskazują drogę policja i strzelcy, a w wielu wsiach wieśniacy. Na mecie w Kosowie starosta p. Kazimierz Fiala otoczył zawodników i gości bardzo troskliwą opieką. Dla dziennikarzy zorganizował w starostwie kwaterę prasową. Organizacja zawodów niezwykle sprawna, gospodarze raidu Polski Touring Klub wytwarzają między zawodnikami i gośćmi atmosferę koleżeńskiej serdeczności.

„Codzienna Gazeta Handlowa" z dn. 26 lutego 1939 r. p. t. „44 wozy na starcie do II-go raidu turystycznego P. T. K." m. in. podaje: Start odbywał się w warunkach silnej wichury, co wpływało ujemnie na osiągane szybkości, szczególniej małych wozów

i dawało różnice w osiąganych czasach, powstałe przez gwałtowne zrywy wichury. Starterem był p. inż. Bohdan Lubiński. Udział wozów wojskowych w ilości 15 wzbudził sensację na mieście. Na starcie obecni byli: prezes Polskiego Touring Klubu — min. Wierusz-Kowalski, gen. Stanisław Kozicki, Dca Broni Pancernej, płk. Andrzej Meyer i płk. Eugeniusz Wyrwiński.

„Express Poranny" z dn. 27 lutego 1939 r. p. t. „Raid zimowy po... wiosennym błocie". Większość zawodników jedzie wspaniale — m. in. podaje: Obecnie trasa każdego etapu została podzielona na szereg odcinków. Na metę każdego z nich musi zawodnik przybyć w określonym czasie. Jeżeli przybędzie wcześniej nic mu się za to nie liczy i może wyjechać w dalszą drogę tylko o tej godzinie, która jest wyznaczona. Dzięki temu systemowi zawodnicy są zmuszeni do regularnej jazdy na całej trasie, a raid staje się prawdziwym sprawdzianem wytrzymałości maszyn.

„Kurier Warszawski" z dn. 27 lutego 1939 r. p. t. „Zakończenie raidu samochodowego w Zakopanem" m. in. podaje: Na szczególne podkreślenie zasługuje przekonywujący postęp zespołów wojskowych, które w zwartej grupie ukończyły raid, jadąc na Fiatach 518 z nadwoziami otwartymi, specjalnymi. Wśród zawodników obu grup rutynowanych kierowców zwracają uwagę dwie dzielne zawodniczki: p. Zagórna na Chevrolecie i p. Kannenbeg ze Lwowa na Steyerze. Reprezentanci naszego narybku automobilizmu, pokazali się z najlepszej strony.

Podkreślamy tutaj występ 21-letniego lwowianina Polańskiego, który jadąc bardzo precyzyjnie, a jednak ostro na swym D. K. W., osiągnął złoty medal. Zawodnicy malej kategorii dali ze siebie szczególnie wiele, przebywając cały dytsans raidu ze średnią szybkością o wiele wyższą od przepisanej.

„Polska Zbrojna" z dn. 28 lutego 1939 r. p. t. „Zimowy raid P. T. K. po wiosennych drogach" m. in. podaje: Niezwykle malownicza trasa wiodła przez podgórskie miejscowości, wijąc się wzdłuż rzeki Ropy i Dniestru, wspinając się na wzgórza lub opadając stromo w doliny.

„Express Poranny" z dn. 2 marca 1939 r. p. t. „Zbyt łatwe przyszło zwyciężać" — Nowe sławy automobilizmu pojawiły się w II raidzie zimowym — m. in. podaje: Organizacja raidu była dobra. Na każdym skrzyżowaniu trasy raidowej ustawiono strzałki kierunkowe, w ważniejszych punktach drogę wskazywała policja i strzelcy. Kosów podejmował uczestników raidu nadzwyczaj gościnne.

„Przegląd Sportowy" z dn. 2 marca 1939 r. p. t. „Co przyniósł zimowy raid P. T. K." m. in. podaje:

Na trasie i w parkach, jak informują zawodnicy, porządek był wzorowy, na mecie w Zakopanem i na próbie górskiej pracowano szybko, sprężyście i z sercem. Porządek był idealny, zarówno kierownicy po-

szczególnych działów jak i ich pomocnicy oraz służba porządkowa wywiązali się z zadania bez zarzutu. Specjalnie pochwalić należy szybkie przeprowadzenie obliczeń i ogłoszenie wyników w pięć godzin po zakończeniu ostatniej próby. Jest to rekord szybkości obliczeniowej w rozegranych dotychczas na terenie Polski imprezesach sportu motorowego.

„Dziennik Poznański" z dn. 3 marca 1939 r. p. t. „Szaleńczy wyścig o złoty medal" m. in. podaje: Raid P. T. K. należy niewątpliwie do najbardziej trudnych imprez automobilowych w Polsce. Wskutek braku śniegu zawodnicy mieli niewątpliwie ułatwione zadanie, nie mniej jednak zaledwie 10 zawodników zdobyło złote medale.

Na zakończenie odbyło się rozdanie nagród. Było ich mnóstwo i to pięknych. Do zawodników przemówił wicemin. Bobkowski, a następnie imieniem jury wicemin. Świtalski. Podczas bankietu trzecie przemówienie imieniem P. T. K. wygłosił wicemin. Wierusz-Kowalski. Nastrój był doskonały. Czyż więc dziwić się należy, że zawodnicy bawili isę doskonale? Nie zapomniano o komandorze raidu p. inż. Wygardzie. Owacje na jego cześć były dowodem, że raid był doskonale przygotowany i zorganizowany.

Udał się doskonale. Bo czyż w przeciwnym razie ujrzeliby zawodnicy łzy radości w oczach komandora Wygarda?

„Kurier Warszawski“ z dn. 3 marca 1939 r. p. t. „Po raidzie P. T. K.“ m. in. podaje: Organizacja raidu na dość znacznej trasie nie pozostawiała wiele do życzenia. Obstawienie skrzyżowań było doskonałe, przyjęcie w Kosowie nadzwyczaj serdeczne. Przeprowadzenie startów i prób bez zarzutu.

„Ostatnie Wiadomości“ z dn. 5 marca 1939 r. p. t. „Turystyczny raid zimowy“ — Doniosła próba dla automobilizmu — m. in. podaje: Raid zorganizowany był bez zarzutu, co chlubnie świadczy o zdolnościach organizacyjnych sekcji samochodowej Polskiego Touring Klubu, a wszczególności Komandora Raidu dyr. Aleksandra Wygarda.

„Polska Zbrojna“ z dn. 5 marca 1939 r. p. t. „Zima nie jest wrogiem automobilisty — oto ostateczny wniosek z raidu P. T. K.“ m. in. podaje:

Drugi turystyczny raid zimowy Polskiego Touring Klubu był imprezą ze wszech miar pożądaną i doskonale przeprowadzoną. Zdaje się, że na szczęście bezpowrotnie minęły czasy, gdy pierwszy śnieg znaczył koniec rocznej pracy samochodu, numery odkręcało się i oddawało do urzędu na zimowe leże, a samochód śnił swój sen o wiośnie gdzieś w szopie.

Zimą można również doskonale podróżować, uprawiać turystykę samocohdową (i motocyklową też!), urządzać zawody. Wprawdzie w tegorocznym raidzie kapryśna zima poskąpiła swych akcesorii, tym nie mniej był on poważną pozycją w naszym dorobku sportów motorowych.

Z trudnego zadania zorganizowania tak wielkiej i nie łatwej imprezy, rozgrywającej się na olbrzymiej połaci kraju, Polski Touring Klub wybrnął bardzo szczęśliwie. Należy podkreślić niezwykle ofiarną i bezinteresowną pomoc służby drogowej i policji, dzięki której nie zdarzył się na 1300-kilometrowej trasie ani jeden wypadek.

Punktualność, akuratność, porządek — wszystko to mile uderzało zarówno zawodników, jak i widzów.

Na dobro raidu należy zapisać niewielki odsetek maszyn wycofanych. Z 44 samochodów, które wyruszyły z Warszawy, na metę w Zakopanem zgłosiły się 42 maszyny z tego 2 poza konkursem. Odpadły tylko 2 auta, co dowodzi, że współczesny samochód jest maszyną stojącą na wysokim poziomie technicz-

nym i nawet nasze osławione drogi nie wiele mu szkodzą.

W sumie raid, stał się poważną zdobyczą w naszym kalendarzu sportowym i co roku powinien gromadzić coraz liczniejszy zastęp zawodników na starcie.

Brawo Polski Touring Klub!

„Czas" z dn. 6 marca 1939 r. p. t. „Niemal rekord sprawności organizacji osiągnięto na Zimowym Raidzie P. T. K." — Jak się raidy organizować powinno? m. in. podaje: Tyle lat urządzamy imprezy motorowe, a jednak wciąż zwykle „coś" kuleje. To też z dużą satysfakcją trzeba podkreślić zasługi organizatorów II Zimowego Raidu PTK., którzy doprawdy wycyzelowali tą imprezę z wielką starannością. Świadczyć może o tym chociażby fakt, że w niespełna pięć godzin po ukończeniu próby górskiej na Kalatówkach (która kończyła raid) ogłoszone zostały wyniki imprezy! W dziejach naszej motoryzacji nie było precedensu w tym zakresie. Poza tym warto wspomnieć o szczegółowych instrukcjach dla 120 osób działających na trasie — instrukcjach przewidujących każdy ruch danej osoby! Albo „karty drogowe" dla zawodników składające się z koperty zamkniętej, kartki i kopii. — Koperta po etapie zostawała w ręku zawodnika — kopię odbierało kierownictwo. Mowy być nie mogło o niedopatrzeniu. I tak dalej!

Obsługa paliwowa w czasie imprezy była bez zarzutu. Wszędzie czekały przygotowane zbiorniki — w miejscowościach nie mających stacji zjawiły się

cysterny samochodowej, olej znajdował się w dostatecznej ilości — słowem Europa. Tę sprawność i precyzję należy zawdzięczać grupie oddanych sprawie ludzi z p. dyr. Wygardem, dyr. Kamińskim, Fulde, Perzyńskim i Pajewskim na czele. Rzecz prosta jak zawsze dużą pomoc okazało wojsko. Część drogi z raidem przebył nawet gen. Kozicki (d-ca Broni Pancernych), żywy udział w pracach wzięli płk. E. Wyrwiński i ppłk. Meyer.

„Ilustrowany Kurier Codzienny" z dn. 11 marca 1939 r. p. t.: „Ludzie i maszyny w II Turystycznym Raidzie Zimowym Polskiego Touring Klubu" m. in. podaje:

„Szczęśliwą inowacją regulaminu, podkreślającą turystyczny charakter imprezy, było wprowadzenie medali zamiast miejsc w klasyfikacji. Złote medale otrzymali zawodnicy bez punków karnych. Srebrne — do 20 punktów włącznie. Bronzowe do 50 punktów włącznie.

Otrzymanie złotego medalu nie było rzeczą łatwą. Punkty karne sypały się jak z rogu obfitości za spóźnienia na punkty kontrolne i na mety, za wykonanie prób w czasach gorszych o 20 proc. od najlepszego i za uszkodzenia wozu.

Na bankiecie w nowym hotelu na Kalatówkach wiele mówiono o sukcesach maszyn, o pięknych sportowych wyczynach kierowców łazików, którzy dzielnie trzymali się podczas całego raidu.

Tak zakończył się II Turystyczny Raid Zimowy P. T. K., który podkreślił raz jeszcze, jak sprawnym środkiem komounikacji jest samochód, bez względu na drogi i porę roku.

SUKCESY POLSKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWYCH INSTALACJI ELEKTRYCZNYCH.

Niezawodnym sprawdzianem rozwoju techniki samochodowej są niewątpliwie wszelkiego rodzaju zawody i raidy. Tegoroczny II Raid Zimowy wzbudził duże zainteresowanie automobilistów, przynosząc szereg sukcesów świadczących nie tylko o wysokiej klasie kierowców, lecz i pierwszorzędnej sprawności wozów raidowych. Sukcesy te uwydatniają w całej pełni rozwój rodzimego przemysłu motoryzacyjnego. Na specjalne podkreślenie zasługuje tu znakomite wyniki samochodów Polski Fiat 518, zaopatrzonych w kompletną instalację elektryczną produkcji Zakładów Elektromechanicznych „Magnet" S. A. w Warszawie. O sprawności działania polskiego wyrobu instalacji zapłonu, rozruchu, oświetlenia i sygnalizacji „Magnet" kierowcy nagrodzonych Polskich Fiatów, wyrażają się z dużym uznaniem. To też szerokie sfery automobilistów winny pamiętać, iż posiadamy obecnie świetnie rozwijający się przemysł pomocniczy, który w zupełności zastępuje wyroby zagranicznych fabryk. Firma „Magnet" poza nagrodami regulaminowemi, ufundowała trzy puchary kryształowe, które zdobyli kierowcy samochodów Polski Fiat 518.

NA MARGINESIE II TURYSTYCZNEGO RAIDU ZIMOWEGO P. T. K.

Na szczególne podkreślenie zasługuje, że na ogólną ilość 12 złotych medali zdobytych w Raidzie Zimowym, zawodnicy jadący na mieszance **OKTAL** i olejach nowego typu **SWING-OIL**, wytwarzanych przez rafinerię **Sp. Akc. „GAZY ZIEMNE“** we Lwowie zagarnęli 5 złotych medali. I tak: inż. W. Rychter (Chevrolet), A. Mazurek (Chevrolet), inż. T. Marek (Opel-Olimpia), J. Dodacki (B. M. W.), M. Szachowski (Škoda-Popular). Poza tym p. Starorypiński (Opel-Olimpia), jadący również na mieszance **OKTAL** i olejach **SWING-OIL**, przez różnicę zaledwie jednej sekundy na próbie górskiej sklasyfikował się tylko do srebrnego medalu, przejechawszy jednak całą trasę bez punktów karnych, czyli z wynikiem uprawniającym do złotego medalu.

Sukces produktów firmy **„GAZY ZIEMNE“** jest o tyle jeszcze zasłużony, że we wszystkich poważniejszych imprezach motorowych współpracuje ona przez wzorową organizację służby zaopatrzenia na trasie.

KRONIKA KLUBOWA

PIĘKNY SUKCES P. MIN. F. ŚWITALSKIEGO W BARWACH AUTOMOBILKLUBU WIELKOPOLSKI.

W dniu 11 lutego r. b. odbyło się w Poznaniu walne zebranie Automobilklubu Wielkopolski, na którym członek honorowy klubu p. pułk. Czadkowski rozdał członkom A. W. zdobyte w roku 1938 nagrody i plakiety za udział w rocznych konkurencjach i konkursach.

W punktacji do nagrody sprawności sportowej za r. 1938 zajął p. Min. Świtalski, Prezes Honorowy

SKŁADAJCIE OFIARY NA F. O. N.

Polskiego Touring Klubu I miejsce i nagrodę przechodnią Automobilklubu Wlk., osiągając 61,9 punktów. Następny skolei zawodnik p. Szypuła osiągnął 59 punktów ,trzeci p. Antczak 54,3 punkty na ogólną ilość 48 zawodnków w tej konkurencji.

W rezultacie takiego wyniku p. Min. Świtalski wszedł jako jeden z siedmiu do Zespołu sportowego A. W.

W punktacji wycieczek indywidualnych, zbliżonych pod względem swego charakteru do „konkursu na ilość przejechanych kilometrów" organizowanego przez P. T. K., zajął p. Min. Świtalski na 53 sklasyfikowanych zawodników I miejsce i I nagrodę po przejechaniu 28151 klm. nie licząc jednak imprez o charakterze sportowym, oraz powtórnych wyjazdów do tej samej miejscowości; drugie miejsce zajął p. Pileski (17.332 klm.), trzecie Dr. R. Gulon (15.914 klm.). W roku ubiegłym pierwszą nagrodę przyznano za niepełne 13.000 Klm.

W punktacji za patrolowanie dróg (użyczanie samochodu do dyspozycji organów policji państwowej) — I miejsce p. Min. Świtalski, drugie dr. I. Chrzanowski, trzecie — p. J. Antczak.

Wreszcie jako jeden z pięciu zawodników w Zjeździe Gdyńskiego Automobilklubu na Święto Morza otrzymał p. Min. Świtalski specjalne podziękowanie za zdobycie dla Klubu I nagrody zespołowej.

Jedynie w punktacji specjalnej **za udział w wycieczkach** zbiorowych Klubu ustąpił p. Min. Świtalski czołowe miejsce innym zawodnikom, i tak:

I. miejsce p. Janowi Antczakowi (904 pkt.), drugim zaś podzielili się pp. mjr. Augustowski i Z. Kwiatkowski (po 820 pkt.). P. Min. Świtalski zajął przy 715 punktach 7 miejsce, na które zresztą przesunął się w ciągu roku z 28 miejsca.

Redakcja „Touringu" ze swojej strony składa p. Min. Świtalskiemu serdeczne gratulacje i życzenia dalszych zwycięstw sportowych.

UTWORZENIE DELEGATURY OKRĘGOWEJ POLSKIEGO TOURING KLUBU NA REJON A. C. O. P.'u.

Decyzją Zarządu Głównego P. T. Klubu delegatura w Starachowicach została przekształcona na Delegaturę Okręgową „Świętokrzyską".

Obszar nowej delegatury na rejon A obejmie: pow. Iłżecki, Opatowski, Kielecki, Jędrzejowski, Koński, Opoczyński, Radomski i Kozienicki.

Do czasu utworzenia odrębnej delegatury okręgowej dla rejonu B. Copu, obejmującej pow. Stopnicki, Sandomierski i Tarnobrzeski, Delegatura w Starachowicach prowadzi agendy P. T. Klubu i na ten rejon.

Delegatem Okręgowym P. T. Klubu jest p. inż. Leon Gosztowtt, dotychczasowy delegat P. T. Klubu w Starachowicach. Adres Delegatury Okręgowej: Starachowice, Mała Kolonia Urzędnicza 176, inż. Leon Gosztowtt.

PARKINGI P. T. K. W WARSZAWIE.

Obecnie czynne są następujące miejsca postoju:

Nr. 1 Plac Marszałka Piłsudskiego.
Nr. 2 Królewska na przeciw Fiata.
Nr. 3 Plac Teatralny.
Nr. 4 Ul. Kredytowa.
Nr. Plac Małachowskiego.
Nr. 6 Plac Napoleona.
Al. Jerozolimskie — przed Café-Clubem.
Nr. 8 Al. 3-go Maja.
Nr. 9 Plac 3-ch Krzyży.

Parkingi czynne są po 14 godzin dziennie **od godz. 10-ej rano do 24-ej w nocy;** zaś na Placu Napoleona czynny jest 15 godzin, t. j. od godz. 9-ej do 24-ej.

Obniżone opłaty są następujące:

Od niezrzeszonych automobilistów — 40 groszy za postój — w abonamencie — 30 groszy.

Członkowie P. T. Klubu i Automobil Klubu płacą 25 gr. za postój, w abonamencie— 20 gr.

Poza tym P. T. Klub wprowadza plakiety roczne, uprawniające do korzystania z parkingów w Warszawie bez ograniczenia za opłatą dla niezrzeszonych automobilistów — 40 gr. rocznie, dla członków P. T. Klubu i A. P. — 25 zł. rocznie.

Adres Redakcji i Adminstracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.54-05. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6,—, półrocznie zł. 3,—

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Polska Zjednoczona" Warszawa, Nowolipie 2.


OPONY
SEIBERLING SPECIAL SERVICE
MADE IN POLAND
SEIBERLING
SPECIAL SERVICE
WYRÓB KRAJOWY